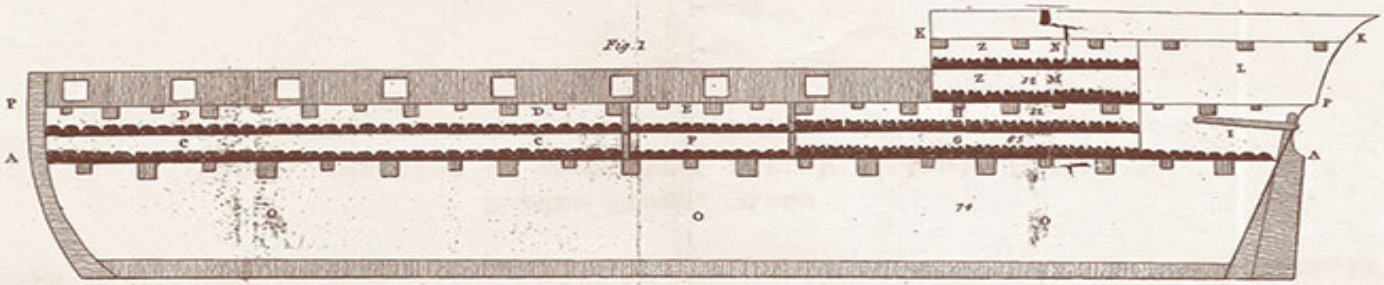
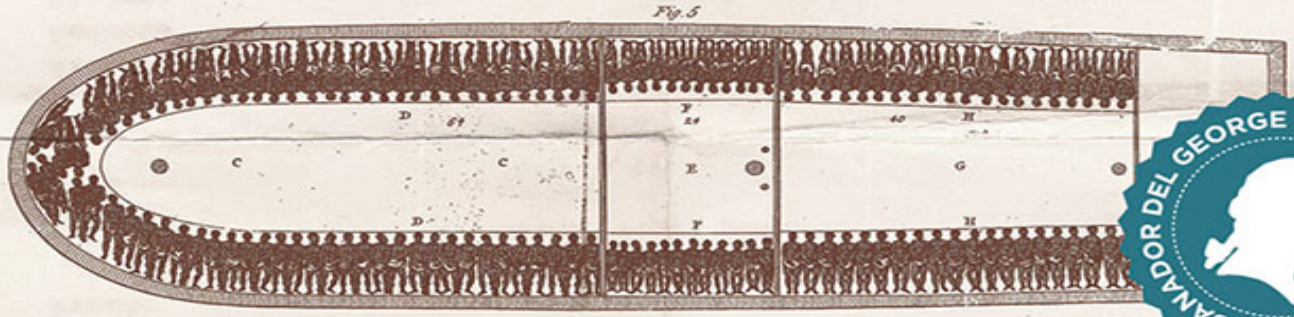
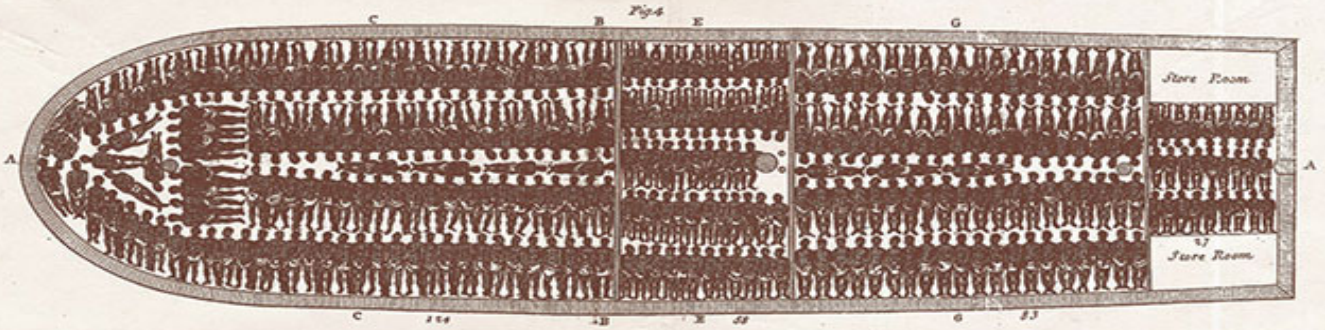
MARCUS REDIKER



BARCO DE ESCLAVOS



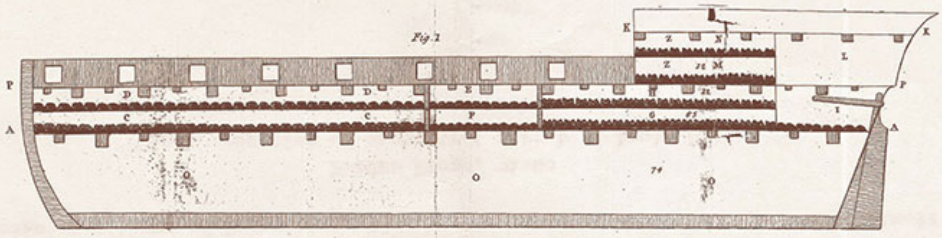
GANADOR DEL GEORGE WASHINGTON BOOK PRIZE



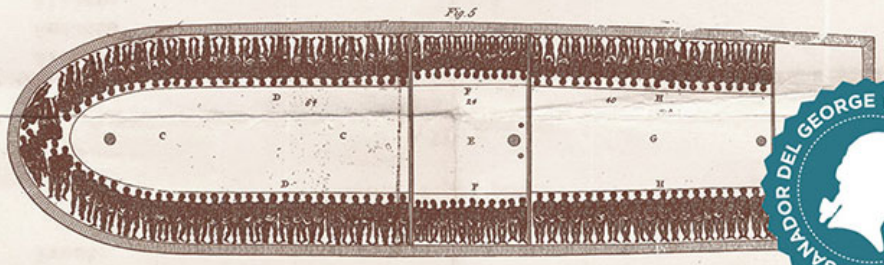
Capitán Swing

LA TRATA A TRAVÉS DEL ATLÁNTICO

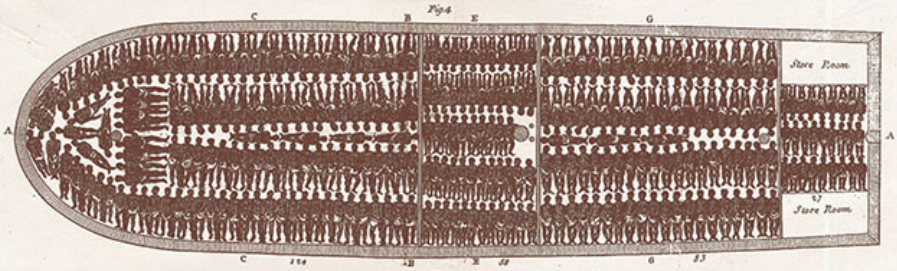
MARCUS REDIKER



BARCO DE ESCLAVOS



GANADOR DEL GEORGE WASHINGTON BOOK PRIZE



LA TRATA A TRAVÉS DEL ATLÁNTICO

Capitán Swing

BARCO DE ESCLAVOS

LA TRATA A TRAVÉS DEL ATLÁNTICO

MARCUS REDIKER

Traducción de
Esther Pérez y Alex Borucki

Capitán Swing

BARCO DE ESCLAVOS

LA TRATA A TRAVÉS DEL ATLÁNTICO

Introducción

Acostada en el fondo de la canoa en tres o cuatro pulgadas de agua sucia, con una manta tejida tirada sobre el cuerpo, extenuada del viaje, la mujer sentía el rítmico golpeteo de los remos de los bonnis, pero no veía a dónde la llevaban. Había viajado durante tres lunas desde el interior, la mayor parte del tiempo en canoas río abajo y a través de pantanos. A lo largo del camino la habían vendido varias veces. En el barracón de la casa de las canoas, donde había permanecido con otra docena de personas durante varios días, se había enterado de que esta etapa del viaje estaba llegando a su fin. Ahora se alzó sobre el torso mojado de otro cautivo tendido, y después se apoyó en el costado de la canoa, para poder alzar la cabeza y mirar por encima de la proa. Allá adelante estaba el *owba coocoo*, el barco temido, hecho para cruzar el «agua grande». Lo había oído mencionar cuando se proferían las amenazas más terribles en su aldea, donde ser vendido a los blancos y llevado a bordo del *owba coocoo* era el peor castigo imaginable.[1]

La canoa cabeceaba sobre los rompientes espumeantes, y cada vez que la proa se hundía, la mujer lograba tener un atisbo del barco, que semejaba una isla de forma extraña en el horizonte. Cuando se aproximaron, le pareció similar a una enorme caja de madera con tres altas astas verticales. Se levantó un viento, y sintió un olor peculiar —aunque no desconocido—

a sudor: era el olor acre del miedo con un agrio regusto a enfermedad. La estremeció un escalofrío.

Vio un banco de arena a la izquierda de la canoa y tomó una decisión. Los remos golpearon suavemente el agua, dos, tres, cuatro veces, y la mujer saltó por el costado de la canoa y nadó furiosamente para escapar de sus captores. Oyó a un par de remeros tirarse al agua en su persecución. De inmediato escuchó una nueva conmoción, miró por encima del hombro y los vio regresar a la canoa. Cuando vadeaba hacia la orilla del banco, vio a un tiburón gris grande y macizo, de unos dos metros y medio de largo, con un hocico redondeado y chato y unos ojitos pequeños, que se deslizaba junto a la canoa y se dirigía directamente hacia ella. Maldiciendo, los hombres golpearon al tiburón con los remos, vararon la canoa, saltaron y vadearon hasta llegar a la mujer. No tenía a dónde huir en el banco de arena, y el tiburón le imposibilitaba volver al agua. Se resistió, pero no le valió de nada. Los hombres le ataron las muñecas y las piernas con una liana áspera y la volvieron a lanzar al fondo de la canoa. Comenzaron a remar de nuevo y pronto empezaron a cantar. Al poco rato, la mujer oyó, primero tenuemente, después con creciente claridad, otros sonidos: las olas que rompían contra el casco del gran barco, sus maderas chirriantes. Y a continuación, gritos sofocados en un idioma extraño.

Con cada vigoroso golpe de los remos el barco se tornaba más grande y aterrador. Los olores se hacían más fuertes y los sonidos más altos: llantos y lamentos de un lado, y un canto bajo y melancólico del otro; el ruido anárquico de niños subrayado por el ritmo que llevaban unas manos sobre la madera; una o dos palabras comprensibles llevadas por el viento; alguien que pedía *menney*, agua; otro que lanzaba un maleficio apelando a *myabecca*, los espíritus. Mientras los canoeros maniobraban su embarcación para ponerla paralela al barco, vio rostros oscuros enmarcados por pequeñas aberturas en el costado de la nave, por encima de la línea de flotación, que miraban con fijeza. Por encima de su cabeza, docenas de

mujeres y niños negros, y unos pocos hombres de caras rojas, contemplaban los acontecimientos por sobre la barandilla. Habían presenciado el intento de fuga en el banco de arena. Los hombres llevaban machetes y daban órdenes con voces duras y roncas. Había llegado al barco de esclavos.

Los canoeros zafaron sus ataduras y la empujaron hacia una escala de cuerdas que subió con las otras quince personas que venían en la canoa, todas desnudas. Varios de los hombres subieron con ellos, al igual que el comerciante negro con el sombrero de galones dorados que los había acompañado desde la casa de las canoas hasta el *owba coocoo*. La mayoría de los miembros de su grupo, ella incluida, se sintieron asombrados por lo que veían, pero un par de los cautivos varones parecían extrañamente tranquilos y hasta les hablaban a los blancos en su lengua. Este era un mundo diferente al que conocía: un mundo de árboles altos, despojados de su corteza, sin ramas; de extraños instrumentos; y de un sistema de cuerdas que se remontaba hacia lo alto. Cerdos, cabras y aves deambulaban por la cubierta principal. Uno de los blancos tenía una cotorra, otro un mono. El *owba coocoo* era tan grande que hasta tenía su propio *ewba wanta* (bote) a bordo. Otro blanco, muy sucio, le dirigió una mirada lasciva, hizo un gesto obsceno y trató de agarrarla. La mujer saltó sobre él, le clavó las uñas en la cara y le sacó sangre de varios lugares antes de que el hombre lograra librarse de ella y le propinara tres fuertes azotes con el pequeño látigo que llevaba. El comerciante negro intervino y se la llevó a empujones.

Mientras recobraba la calma, la mujer examinó los rostros de los demás prisioneros de la cubierta principal. Todos eran jóvenes, algunos niños. En su aldea la consideraban una mujer de mediana edad, pero aquí era una de las más viejas. La habían comprado solo porque el astuto comerciante negro había vendido un gran lote, lo que no le había dejado al capitán otra opción que tomar lo que se le ofrecía: todo o nada. En el barco sería una anciana.

Muchas de las personas que estaban en la cubierta parecían hablar su idioma, el igbo, aunque muchas lo hacían de manera distinta a ella.

Reconoció a un par de grupos de personas de su región natal, los sencillos appas y los más oscuros y robustos ottams. Más tarde se enteraría de que muchos de los cautivos llevaban varios meses en el barco. Los marineros habían bautizado a los dos primeros que llegaron con los nombres de Adán y Eva. Tres o cuatro barrían la cubierta; muchos se lavaban. Los marineros repartían pequeños cuencos de madera para la comida de la tarde. El cocinero del barco les servía carne y pan a algunos, a otros, el más familiar ñame con aceite de palma.

La cubierta principal bullía de ruidosa actividad. Un blanco de piel negra, un marinero, gritó *«Domona!»* (silencio) para acallar el estruendo. Otros dos blancos parecían ser especialmente importantes en todo lo que ocurría. El hombre grande que estaba a bordo era el capitán, cuya palabra hacía ponerse en movimiento de inmediato a los otros blancos. Él y el médico se dedicaron afanosamente a revisar a los recién llegados: la cabeza, los ojos, los dientes, los miembros y el vientre. Inspeccionaron a una familia —una pareja con un hijo— llegados en la misma canoa que ella. Llevaron al hombre, con lágrimas en los ojos, a través de la puerta de la barricada, hacia la parte delantera del barco. Desde atrás de la barrera, la mujer oyó los gritos de otro hombre que recibía *pem pem*, una paliza. Reconoció su angustiada entonación: era un ibibio.

Poco después de que la examinaran, un blanco le gritó: «¡Abajo! ¡Ahora! ¡Rápido!», y la empujó hacia un gran hueco cuadrado en la cubierta. Una joven que se encontraba cerca temió que no hubiera entendido la orden y le susurró apresuradamente: *«Gemalla! Geven gwango!»*. Cuando comenzó a descender por una escala hacia la cubierta inferior, un hedor terrible le llegó a las narices y la hizo sentir repentinamente mareada, débil, con náuseas. Sabía que era el olor de *awawo*, la muerte. Emanaba de dos mujeres enfermas que yacían solas en un rincón oscuro, sin que nadie las atendiera, cerca de la *athasa* o «tina para las necesidades», como la llamaban los blancos. Las mujeres murieron al día siguiente y sus cuerpos fueron

lanzados por la borda. Casi al instante, las aguas circundantes se encresparon, se arremolinaron y enrojecieron. El tiburón que había seguido su canoa al fin comía.

La historia de esa mujer es uno de los actos de lo que el gran estudioso y activista afronorteamericano W. E. B. Du Bois llamó «el drama más tremendo de los últimos mil años de la historia humana» —«diez millones de seres humanos arrancados de la oscura belleza de su continente natal y trasladados al recién descubierto Eldorado de Occidente. Fue un descenso al infierno»—. Expropiada de su tierra natal, la mujer fue llevada a la fuerza a bordo de un barco de esclavos para ser transportada a un nuevo mundo de trabajo y explotación, donde probablemente produjo azúcar, tabaco o arroz para enriquecer a su propietario. Este libro sigue sus huellas, y las de otros como ella, hasta los grandes barcos, esas extrañas y poderosas máquinas europeas que lo hicieron todo posible.[2]

Ese drama épico se desarrolló en incontables escenarios durante un largo período de tiempo, y no tuvo como protagonista a un individuo, sino que contó con un reparto de millones de actores. A lo largo de los casi cuatrocientos años de la trata, desde fines del siglo XV hasta finales del siglo XIX, 12,4 millones de individuos fueron transportados en barcos de esclavos y desembarcados en cientos de puntos distribuidos a lo largo de miles de kilometros al otro lado del Atlántico. En esa terrible travesía murieron 1,8 millones de ellos y sus cuerpos fueron arrojados al mar, a los tiburones que seguían a las naves. La mayoría de los 10,6 millones que sobrevivieron fueron lanzados a las fauces ensangrentadas de un mortífero sistema de plantación, al que, a su vez, los cautivos opusieron resistencia de todas las formas imaginables.[3]

Pero ni siquiera esas cifras extraordinarias revelan la magnitud del drama. Muchos de los capturados en África murieron mientras marchaban hacia los barcos en partidas y cáfilas (como recuas humanas), aunque la

ausencia de documentos imposibilita conocer exactamente cuántos fueron. Los estudiosos estiman en la actualidad que, dependiendo del momento y el lugar, entre una décima parte y la mitad de los cautivos morían entre el lugar en el que eran esclavizados y el barco. Una estimación conservadora del 15 % —que incluiría a los muertos en tránsito y en los barracones y factorías de la costa— apunta a otros 1,8 millones de muertes en África. Otros 750.000 habrían fallecido durante el primer año de trabajo en el Nuevo Mundo. De etapa en etapa —expropiación en África, cruce del Atlántico, explotación inicial en las Américas—, murieron aproximadamente 5 millones de hombres, mujeres y niños. Otra manera de considerar la pérdida de vidas sería decir que unos 14 millones de personas fueron esclavizadas para generar un «producto neto» de 9 millones de trabajadores atlánticos esclavizados que sobrevivieron durante más tiempo. El «drama más tremendo» de Du Bois fue una tragedia.[4]

El llamado período dorado de ese drama fue el que medió entre 1700 y 1808, en el que se trasladó a más cautivos que en ningún otro, aproximadamente a dos tercios del total. Más del 40 % de ellos, unos tres millones, fueron transportados en barcos británicos y norteamericanos. Ese período, esos barcos, sus tripulaciones y sus cautivos son el tema de este libro. Durante ese lapso, la tasa de mortalidad en los barcos descendió, pero el número absoluto de muertes sigue siendo pasmoso: casi un millón de personas murió en la trata, un poco menos de la mitad de ellas en el comercio organizado a partir de puertos británicos y norteamericanos. Las cifras resultan más escalofriantes porque quienes organizaban ese comercio de seres humanos conocían las tasas de mortalidad y aun así siguieron adelante. La «merma» humana simplemente formaba parte del negocio: era algo que se calculaba al planificarlo. El escritor africano Ottobah Cugoano, veterano él mismo del traslado forzado, lo denunciaría —junto a otros que fundaron un movimiento transatlántico en pro de la abolición de la trata en la década de 1780— como un simple y sencillo asesinato.[5]

¿De dónde venían y a dónde iban quienes se vieron atrapados en ese drama? Entre 1700 y 1808, comerciantes británicos y norteamericanos enviaron barcos de transporte de esclavos básicamente a seis regiones de África: Senegambia, Sierra Leona o Costa de Barlovento, Costa del Oro, Ensenada de Benín, Ensenada de Biafra y África Centro-Occidental (Congo, Angola). Los barcos trasladaban a los cautivos sobre todo a las islas azucareras británicas (donde se compraba a más del 70 % de los esclavos, casi la mitad de ellos en Jamaica), pero cantidades apreciables también llegaban a manos de compradores franceses y españoles como resultado de un tratado especial que recibía el nombre de Asiento. Alrededor de uno de cada diez era enviado a un destino en América del Norte. La mayor parte de esos iban a Carolina del Sur y Georgia, y un número sustancial también llegaba a Chesapeake. Un nuevo acto del drama comenzaba cuando los cautivos salían trastabillando de los barcos.[6]

En las cubiertas bamboleantes del barco de esclavos se representaron una y otra vez, en el curso del largo siglo XVIII, cuatro dramas humanos distintos, aunque relacionados. Cada uno de ellos fue significativo en su tiempo, y lo sigue siendo en el nuestro. Los actores de esos dramas eran el capitán del barco, la abigarrada tripulación, el grupo multiétnico de los esclavizados y, hacia el final del período, los abolicionistas provenientes de la clase media y el público lector metropolitano al que apelaron tanto en Gran Bretaña como en Norteamérica.

El primer drama se centraba en las relaciones entre el capitán del barco de esclavos y su tripulación, hombres que, en el lenguaje de la época, no debían tener «ni dedos ni narices delicados», dado que el de ellos era un oficio sucio en casi todos los sentidos posibles.[7] Los capitanes eran hombres rudos, exigentes, famosos por su concentración de poder, su fácil recurso al látigo y su capacidad para controlar a grandes cantidades de personas. El mando violento se aplicaba casi tanto a las rudas tripulaciones de los barcos de esclavos como a los cientos de cautivos que transportaban.

La disciplina a menudo era brutal, y muchos fueron los marineros azotados hasta la muerte. Además, para los marineros de la trata, las raciones eran escasas, los salarios solían ser bajos y la tasa de mortalidad era alta, tanto como la de los esclavos, como han demostrado los estudios modernos. Los marineros resumían esta verdad fatídica en una sentencia:

> Alerta y cuidado
> con la Ensenada de Benín;
> de cuarenta que entran,
> uno podrá salir.[8]

Muchos morían, algunos perdían la vista y un gran número quedaba discapacitado de por vida. Por tanto, los capitanes y las tripulaciones chocaban a menudo, como indican incluso sus nombres: Samuel Pain era el violento capitán de un barco de esclavos; Arthur Fuse era un marinero y un amotinado.[9] ¿Cómo reclutaban los capitanes a los marineros para ese comercio mortífero, y cómo se desarrollaban a partir de ahí sus nexos? ¿Cómo cambiaban las relaciones entre el capitán y la tripulación una vez que los esclavos subían a bordo?[10]

La relación entre los marineros y los esclavos —basada en la alimentación forzada de forma inhumana, azotes, violencia ocasional de todo tipo y la violación de cautivas— constituía el segundo drama. El capitán presidía sobre esta interacción, pero los marineros cumplían sus órdenes de llevar a los cautivos a bordo, estibarlos bajo cubierta, alimentarlos, obligarlos a hacer ejercicios («bailar»), preservar su salud, disciplinarlos y castigarlos; en resumen, transformarlos gradualmente en mercancías para el mercado internacional de trabajo. Este drama también incluía una resistencia infinitamente creativa de los trasladados, que iba desde las huelgas de hambre hasta el suicidio y la insurrección, pero contenía también apropiaciones selectivas de la cultura de los captores, sobre todo el idioma y los conocimientos técnicos, como, por ejemplo, los relativos al funcionamiento del barco.

Un tercer drama simultáneo tenía que ver con el conflicto y la cooperación entre los esclavizados, dado que eran personas de clases, etnias y géneros diferentes amontonadas en la horrorosa cubierta inferior del barco de esclavos. ¿Cómo lograba comunicarse esta «multitud de negros de todo tipo encadenados juntos»? Encontraron maneras de intercambiar información valiosa sobre todos los aspectos de su situación, el lugar al que se dirigían y su suerte futura. En medio de la brutal prisión, del terror y la muerte prematura, se las ingeniaron para dar una respuesta creativa y afirmadora de la vida: idearon nuevas lenguas, nuevas prácticas culturales, nuevos vínculos y una comunidad naciente de quienes viajaban juntos. Se llamaban unos a otros «carabela»,[11] lo que equivalía a «hermano» o «hermana», y con ello dieron origen a una relación de parentesco «ficticia», pero muy real, para reemplazar la que había sido destruida por su secuestro y esclavización en África. Su creatividad y resistencia los hizo colectivamente indestructibles, y en eso residió lo tremendo del drama.[12]

El cuarto y último drama no se desarrolló en los barcos, sino en las sociedades civiles británica y norteamericana, a medida que los abolicionistas pintaron un cuadro tras otro de la travesía atlántica para consumo del público lector metropolitano. Ese drama se centró en la imagen del barco de esclavos. Thomas Clarkson se trasladó a los muelles de Bristol y Liverpool para recoger información sobre la trata. Pero una vez que sus sentimientos antiesclavistas se hicieron conocidos, los comerciantes de esclavos y los capitanes de barco comenzaron a evitarlo. El joven caballero educado en Cambridge empezó a entrevistar a marineros que tenían una experiencia de primera mano sobre la trata, quejas que presentar e historias que contar. Clarkson reunió esa información y la empleó para combatir a comerciantes, propietarios de plantaciones, banqueros y funcionarios gubernamentales; en resumen, a todos los que tenían intereses creados en la trata y en la más vasta institución de la esclavitud. El éxito del movimiento abolicionista radicaba en tornar real para el público británico y

norteamericano el terror omnipresente y enteramente instrumental del barco de esclavos, que era su característica definitoria. El «drama más tremendo» tuvo un convincente acto final: el diagrama del *Brooks*, que mostraba a 482 esclavos «bien estibados», distribuidos en las cubiertas de la nave, y que contribuyó a que el movimiento lograra la abolición de la trata.

El año 1700 marcó el inicio simbólico del drama en Gran Bretaña y las Américas. Aunque comerciantes y marineros habían participado desde hacía largo tiempo en el comercio de esclavos, ese fue el año en que se produjo el primer viaje negrero del que se tenga registro desde Rhode Island, que se convertiría en el centro del comercio de esclavos norteamericano, y desde Liverpool, que sería el centro del británico y, hacia fines del siglo, de toda la trata atlántica. A fines de mayo de 1700, el *Eliza*, cuyo capitán era John Dunn, zarpó de Liverpool hacia un destino no especificado en África, y de allí a Barbados, donde desembarcó a ciento ochenta esclavos. En agosto, Nicholas Grove fue el capitán del *Thomas and John* en un viaje desde Newport (Rhode Island) hasta un destino no especificado en África y después a Barbados, donde, auxiliado por su tripulación, desembarcó a setenta y un cautivos de su pequeña nave. Cientos de barcos de esclavos zarparían de esos puertos y otros en el siglo venidero.[13]

A pesar de las variaciones en las cifras de los transportados en los barcos, así como de sus orígenes y destinos, el barco de esclavos cambió relativamente poco entre 1700 y 1808. Con el tiempo, los barcos aumentaron un poco de tamaño y se tornaron más eficientes, al emplear menos tripulantes en relación con el número de esclavos a bordo. Y sin duda crecieron en número, para hacerse cargo del mayor volumen de cuerpos que transportar. Su atmósfera se hizo menos malsana: la tasa de muertes, tanto de marineros como de esclavos, descendió, sobre todo a fines del siglo XVIII. Pero los detalles esenciales del manejo de un barco esclavista, desde la navegación hasta la estiba, pasando por la alimentación y la ejercitación del cargamento humano, se mantuvieron más o menos

iguales a lo largo del período. Para decirlo de otra manera, a un capitán, un marinero o un cautivo africano que hubieran viajado en un barco esclavista en 1700 la escena les habría resultado familiar un siglo después.[14]

Lo que todos ellos encontraban en el barco de esclavos era una extraña y potente combinación de máquina de guerra, prisión móvil y fábrica. Artillado con cañones y provisto de un extraordinario poder de destrucción, el barco, con su capacidad bélica, podía emplearse contra otros navíos, fuertes y puertos europeos, en una guerra tradicional entre naciones, o, algunas veces, contra navíos y puertos no europeos, en misiones imperiales de comercio o conquista. En el barco de esclavos se desarrollaba una guerra interna, dado que los miembros de la tripulación (convertidos en guardianes de prisión) combatían contra los esclavos (los prisioneros) apuntándoles con sus armas cuando planeaban fugas e insurrecciones. Los marineros también «producían» esclavos en el barco en su condición de fábrica, al duplicar su valor a medida que se trasladaban de un mercado en el Atlántico oriental hacia otro en el Atlántico occidental, y contribuían a crear la fuerza de trabajo que alimentaba una economía mundial en crecimiento a partir del siglo XVIII. Al producir trabajadores para las plantaciones, el barco-fábrica también producía «raza». Al inicio de la travesía, los capitanes contrataban una tripulación heterogénea de marineros que, en la costa africana, se convertían en «blancos». Al inicio de la ruta, los capitanes llevaban a bordo del barco una suma multiétnica de africanos que, en el puerto de las Américas, se transformaban en «negros» o en «la raza negra». Por tanto, el viaje transformaba a quienes lo hacían. La capacidad bélica, el aprisionamiento y la producción fabril de fuerza de trabajo y raza dependían de la violencia.

Tras muchos viajes y un leal servicio a la economía atlántica, el barco de esclavos comenzó a navegar por aguas tempestuosas. Los oponentes de la trata lanzaron una intensa campaña de agitación transatlántica y lograron finalmente que los barcos de esclavos dejaran de navegar, o al menos, tras

la aprobación de nuevas leyes por los Gobiernos británico y norteamericano en 1807 y 1808, respectivamente, que dejaran de hacerlo legalmente. El tráfico ilegal continuó durante muchos años, pero se había arribado a un momento decisivo en la historia de la humanidad. La abolición, unida a un trascendental acontecimiento coetáneo, la Revolución haitiana, marcó el inicio del fin de la esclavitud.

* * *

Curiosamente, muchas de las crudas historias del gran drama nunca se han contado, y el barco de esclavos ha sido un tópico poco abordado en la vasta literatura histórica sobre la trata atlántica. Se han realizado excelentes investigaciones sobre los orígenes, la duración, la escala, los flujos y las ganancias del comercio de esclavos, pero no existe ningún estudio amplio de la embarcación que hizo posible ese comercio que transformó el mundo. No existe ningún estudio del mecanismo empleado para la mayor migración forzada de la historia, que fue, en más de un sentido, la clave de toda una fase de la globalización. No existe ningún análisis del instrumento que facilitó la «revolución comercial» de Europa, su instauración de plantaciones e imperios globales, su desarrollo del capitalismo y, con el tiempo, su industrialización. En resumen, el barco de esclavos y sus relaciones sociales moldearon el mundo moderno, pero su historia sigue siendo desconocida en más de un sentido.[15]

Los estudios sobre el barco de esclavos son escasos, pero los que abordan la trata son tan vastos y profundos como el Atlántico. Sobresalen entre ellos el de Philip Curtin, *The African Slave Trade: A Census* (1969), que marcó un hito; el clásico de Joseph Miller, *Way of Death: Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1730–1830* (1988), que explora la trata portuguesa desde el siglo XVII hasta el XIX; la gran síntesis de Hugh Thomas, *La trata de esclavos. Historia del tráfico de seres humanos de*

1440 a 1870 (1997); y la elegante microhistoria de Robert Harms *The Diligent*, sobre un viaje de dicha embarcación desde Francia a Ouidah, y de allí a Martinica, en 1734-1735. La publicación de *The Trans-Atlantic Slave Trade: A Database*, cuya compilación, edición e introducción estuvieron a cargo de David Eltis, Stephen D. Behrendt, David Richardson y Herbert S. Klein, constituye un extraordinario logro académico.[16] Otros estudios importantes de la trata pertenecen al mundo de la literatura, y son obra, entre otros, de Toni Morrison, Charles Johnson, Barry Unsworth, Fred D'Aguiar, Caryl Phillips y Manu Herbstein.[17]

Lo que sigue no es una nueva historia de la trata, sino algo más modesto. Se trata de una narrativa que utiliza tanto los abundantes estudios sobre el tema como materiales nuevos para examinar la cuestión desde otro punto de vista: el de las cubiertas de un barco de esclavos. Tampoco es un examen exhaustivo del asunto. Aún está por escribirse una historia más general que compare y relacione los barcos de esclavos de todas las potencias atlánticas, no solo de Gran Bretaña y las colonias norteamericanas, sino también de Portugal, Francia, Holanda, España, Dinamarca y Suecia. Debe prestársele más atención también a los vínculos entre las sociedades africanas y el barco de esclavos en la margen oriental del Atlántico, y entre el barco de esclavos y las sociedades de plantación de las Américas en la occidental. Todavía hay mucho que aprender del «drama más tremendo de los últimos mil años de historia humana».[18]

Centrar la atención en el barco de esclavos incrementa el número y la diversidad de los actores del drama y torna a este más complejo desde la introducción hasta el epílogo. Si hasta este momento los protagonistas han sido grupos relativamente reducidos, aunque poderosos, de comerciantes, plantadores, políticos y abolicionistas, el reparto incluye ahora a millares de capitanes, centenares de miles de marineros y millones de esclavos. De hecho, los esclavos aparecen ahora como los primeros y fundamentales abolicionistas al verlos batallar día a día contra las condiciones de su

esclavización a bordo de los barcos y, con el tiempo, ganar aliados entre los activistas metropolitanos y los marineros disidentes, los santos de clase media y pecadores proletarios. Otros actores importantes fueron los gobernantes y comerciantes africanos, así como los trabajadores ingleses y norteamericanos que se sumaron a la causa de la abolición y la convirtieron en un exitoso movimiento de masas.[19]

¿Por qué una historia humana? Barry Unsworth señaló una de las razones en su novela épica *Hambre sagrada*. El comerciante de Liverpool William Kemp conversa con su hijo Erasmus acerca del barco de esclavos que, como se acaba de enterar por una carta, ha reunido a bordo su cargamento humano en África Occidental y puesto proa al Nuevo Mundo.

> En esa habitación tranquila con su revestimiento de madera de roble, su alfombra turca y sus anaqueles llenos de libros de contabilidad y anuarios, a los dos personajes les habría resultado difícil hacerse una imagen veraz de las circunstancias imperantes en el barco o de la naturaleza del comercio en la costa de Guinea, incluso de haberse sentido inclinados a intentarlo. Difícil y, en cualquier caso, superfluo. Para funcionar con eficiencia —sencillamente para funcionar — hay que concentrarse en los efectos. Imaginarse cosas es malo para los negocios, no es dinámico. Si se insiste en ello, la mente puede sobrecogerse de horror. Contamos con gráficos y tablas y balances y declaraciones de filosofía corporativa que nos ayudan a mantenernos atareados y a salvo en el reino de la abstracción y a consolarnos con la idea de que nuestros esfuerzos y nuestras ganancias son legítimos. Y tenemos mapas.[20]

Unsworth describe una «violencia de la abstracción» que ha plagado desde un inicio el estudio de la trata. Es como si el uso de libros de contabilidad, anuarios, balances, gráficos y tablas —los reconfortantes métodos de los comerciantes— hubiera tornado abstracta y, por tanto, hubiera deshumanizado una realidad que, por razones morales y políticas, debe entenderse de manera concreta. Una etnografía del barco de esclavos contribuye a mostrar no solo la cruel realidad de lo que un grupo (o varios grupos) de personas estuvo dispuesto a hacerles a otros por dinero —o, mejor, por capital—, sino también cómo lograron ocultarse a sí mismos y ocultarle a la posteridad aspectos cruciales de la realidad y las

consecuencias de sus acciones. Las cifras pueden ocultar la tortura y el terror omnipresentes, pero las sociedades europeas, africanas y americanas aún conviven con sus consecuencias: los múltiples legados de la raza, la clase y la esclavitud. El barco de esclavos es un navío fantasma que navega por los márgenes de la conciencia moderna.[21]

Quiero concluir con una nota personal: escribir este libro me ha resultado doloroso, y si le he hecho justicia a su tema, será doloroso de leer. No hay ni debe haber manera de evitarlo. Les ofrezco este estudio con la mayor reverencia a quienes sufrieron una violencia, un terror y una muerte casi impensables, firmemente convencido de que debemos recordar que esos horrores han sido, y siguen siendo, elementos centrales del capitalismo global.

---

[1] Esta reconstrucción de la experiencia de una mujer es una versión libre de la narración realizada por el marinero William Butterworth acerca de una esclava llevada en 1786 a bordo de su barco, el *Hudibras*, por Viejo Calabar, en la Ensenada de Biafra. Otros detalles están tomados de numerosas descripciones de fuentes primarias acerca de cautivos transportados en canoa hasta los barcos de esclavos. Las palabras en igbo han sido tomadas de una lista de vocablos confeccionada por el capitán Hugh Crow durante sus viajes a Bonny, otro puerto de la misma región. Ver *Three Years Adventures*, pp. 81-82, y *Memoirs of Crow*, pp. 229-230. Ver también Robert Smith, «The Canoe in West African History», *Journal of African History* 11, 1970, pp. 515-533. La «luna» era una manera muy común de computar el tiempo en África Occidental, que equivalía aproximadamente a un mes.

[2] W. E. B. Du Bois, *Black Reconstruction in America: An Essay toward a History of the Part Which Black Folk Played in the Attempt to Reconstruct Democracy in America, 1860–1880*, Nueva York: Harcourt, Brace and Company, 1935, p. 727. La significación de esa frase de Du Bois fue subrayada en Peter Linebaugh, «All the Atlantic Mountains Shook», *Labour/Le Travailleur* 19, 1982, pp. 63-121. Le debo a ese artículo, y al trabajo conjunto con su autor, muchas de las ideas fundamentales de este libro. Ver también Peter Linebaugh y Marcus Rediker, *The Many-Headed Hydra: Sailors, Slaves, Commoners, and the Hidden History of the Revolutionary Atlantic*, Boston: Beacon Press, 2000 [trad. cast.: *La hidra de la revolución*, Madrid: Crítica, 2005].

[3] Estas cifras y otras que aparecen en el libro tienen como base una edición actualizada, aunque no final y publicada, de la *TSTD* que me facilitara amablemente David Eltis. Sobre los orígenes y el crecimiento del sistema esclavista atlántico, ver David Eltis, *The Rise of African Slavery in the*

Americas, Cambridge: Cambridge University Press, 2000; y Robin Blackburn, *The Making of New World Slavery: From the Baroque to the Modern*, *1492–1800*, Londres: Verso, 1997. Jerome S. Handler ha subrayado cuán pocos testimonios personales de africanos han llegado a nuestros días. Ver su «Survivors of the Middle Passage: Life Histories of Enslaved Africans in British America», *Slavery and Abolition* 23, 2002, pp. 25-56.

[4] Las estimaciones de las muertes previas al abordaje de los barcos varían mucho. Para el caso de Angola, Joseph Miller ha sugerido que un 25 % de los esclavizados murieron en camino a la costa, y otro 15 % cuando se encontraban allí en cautiverio. Ver su *Way of Death: Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1730–1830*, Madison: University of Wisconsin Press, 1988, pp. 384-385. Patrick Manning sugiere una cantidad menor, de entre el 5 % y el 25 % (Patrick Manning, *The African Diaspora: A History Through Culture*, Nueva York: Columbia University Press, 2009). Paul Lovejoy propone una escala más estrecha, de entre el 9 % y el 15 %; ver su *Transformations in Slavery: A History of Slavery in Africa*, 2.ª ed., Cambridge: Cambridge University Press, 2000, pp. 63-64. Herbert S. Klein plantea también que la mortalidad en la costa probablemente era tanto o más baja que en la travesía atlántica (esto es, alrededor de un 12 % o menos). Ver su *The Atlantic Slave Trade*, Cambridge: Cambridge University Press, 1999, p. 155.

[5] Ottobah Cugoano, *Thoughts and Sentiments on the Evil of Slavery*, Londres: Penguin, 1999 (1787), pp. 46, 85.

[6] África Oriental (incluida Madagascar) fue fuente de unos pocos millares de cautivos en la década de 1790, pero no es una zona importante del comercio de esclavos cuando se analiza el período en su totalidad.

[7] Dalby Thomas a Royal African Company, 15 de febrero de 1707, citado en Jay Coughtry, *The Notorious Triangle: Rhode Island and the African Slave Trade, 1700–1807*, Filadelfia: Temple University Press, 1981, p. 43.

[8] *«Beware and take care / Of the Bight of Benin; / For the one that comes out, / There are forty go in». (N. de la T.).*

[9] *Pain* significa «dolor»; *fuse* es «espoleta» o «mecha», y *to have a short fuse* quiere decir «tener poca paciencia, estallar a la menor provocación». *(N. de la T.).*

[10] Richard H. Steckel y Richard A. Jensen, «New Evidence on the Causes of Slave and Crew Mortality in the Atlantic Slave Trade», *Journal of Economic History* 46, 1986, pp. 57-77; Stephen D. Behrendt, «Crew Mortality in the Transatlantic Slave Trade in the Eighteenth Century», *Slavery and Abolition* 18, 1997, pp. 49-71. La rima sobre Benín se cita en Marcus Rediker, *Between the Devil and the Deep Blue Sea: Merchant Seamen, Pirates, and the Anglo-American Maritime World, 1700–1750*, Cambridge: Cambridge University Press, p. 47. La *TSTD* muestra que la tasa de mortalidad de las embarcaciones británicas entre 1700 y 1725 era del 12,1 %, y que en el período 1775-1800 había descendido al 7,95 %.

[11] Es el término que utilizaban los esclavos en Cuba para designar a quienes habían sido sus compañeros de barco. *(N. de la T.).*

[12] Sidney W. Mintz y Richard Price, *The Birth of African-American Culture: An Anthropological Perspective*, Boston: Beacon Press, 1992 (1976). Una pequeña muestra de los creativos y cada vez más numerosos estudios sobre las relaciones culturales entre África y las Américas tendría que incluir a John Thornton, *Africa and Africans in the Making of the Atlantic World, 1400–1800*, 2.ª ed., Cambridge: Cambridge University Press, 1998; Judith A. Carney, *Black Rice: The African Origins of Rice Cultivation in the Americas*, Cambridge (Massachusetts): Harvard University Press, 2001; Linda M. Heywood (ed.), *Central Africans and Cultural Transformations in the American Diaspora*, Cambridge: Cambridge University Press, 2002; James H. Sweet, *Recreating Africa: Culture, Kinship, and Religion in the African-Portuguese World, 1441–1770*, Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2003; Toyin Falola y Matt D. Childs (eds.), *The Yoruba Diaspora in the Atlantic World*, Bloomington: Indiana University Press, 2004; José C. Curto y Paul E. Lovejoy (eds.), *Enslaving Connections: Changing Cultures of Africa and Brazil During the Era of Slavery*, Trenton (Nueva Jersey): Africa World Press, 2005; James Lorand Matory, *Black Atlantic Religion: Tradition, Transnationalism, and Matriarchy in the Afro-Brazilian Candomblé*, Princeton (Nueva Jersey): Princeton University Press, 2005.

[13] *TSTD*, n.os 15123, 20211.

[14] Ralph Davis, *The Rise of the English Shipping Industry in the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, Londres: Macmillan, 1962, pp. 71, 73; D. P. Lamb, «Volume and Tonnage of the Liverpool Slave Trade, 1772–1807», en Roger Anstey y P. E. H. Hair (eds.), *Liverpool, the African Slave Trade, and Abolition*, Chippenham (Inglaterra): Antony Rowe for the Historical Society of Lancashire and Cheshire, 1989 (1976), pp. 98-99. Las continuidades en el funcionamiento del barco esclavista permiten explorar su historia de maneras tópicas y temáticas en las páginas que siguen.

[15] Para excepciones a esta falta de atención al tema, ver George Francis Dow, *Slave Ships and Slaving*, Salem (Massachusetts): Marine Research Society, 1927, que es una combinación de narración y fuentes primarias; Patrick Villiers, *Traite des noirs et navires négriers au XVIII siècle*, Grenoble: Éditions des 4 Seigneurs, 1982, una exploración útil aunque limitada; y Jean Boudriot, *Traite et Navire négrier* (publicado por el autor, 1984), que es el estudio de un barco, *L'Aurore*. Una adición reciente es Gail Swanson, *Slave Ship* Guerrero, West Conshohocken (Pensilvania): Infinity Publishing, 2005.

[16] Philip D. Curtin, *The African Slave Trade: A Census*, Madison: University of Wisconsin Press, 1969; Miller, *op. cit.*, Madison: University of Wisconsin Press, 1988; Hugh Thomas, *The Slave Trade: The Story of the African Slave Trade, 1440–1870*, Nueva York: Simon and Schuster, 1999 [trad. cast.: *La trata de esclavos*, Barcelona: Planeta, 1998]; Robert Harms, *The Diligent: A Voyage Through the Worlds of the Slave Trade*, Nueva York: Basic Books, 2002; Eltis *et al.*, *TSTD*. Otras obras importantes son W. E. B. Du Bois, *The Suppression of the African Slave-Trade in the United States of America, 1638–1870*, Mineola (Nueva York): Dover Publications, Inc., 1970 (1896); Basil Davidson, *The African Slave Trade*, Boston: Little, Brown, 1961; Daniel P. Mannix y Malcolm Cowley, *Black Cargoes: A History of the Atlantic Slave Trade, 1518–1865*, Londres: Longmans, 1963; James A. Rawley, *The Transatlantic Slave Trade: A History*, Nueva York: W. W. Norton, 1981;

y más recientemente Anne C. Bailey, *African Voices of the Atlantic Slave Trade: Beyond the Silence and the Shame*, Boston: Beacon Press, 2005.

[17] Toni Morrison, *Beloved*, Nueva York: Alfred A. Knopf, 1987 [trad. cast.: *Beloved*, Barcelona: Lumen, 2021]; Charles Johnson, *Middle Passage*, Nueva York: Plume, 1991 [trad. cast.: *La trata (Middle Passage)*, Barcelona: Seix Barral, 1991]; Barry Unsworth, *Sacred Hunger*, Nueva York: W. W. Norton, 1993 [trad. cast.: *Hambre sagrada*, Barcelona: Salamandra, 1995]; Fred D'Aguiar, *Feeding the Ghosts*, Londres: Chatto & Windus, 1997 [trad. cast.: *El mar de los fantasmas*, Barcelona: Andrés Bello, 2001]; Caryl Phillips, *The Atlantic Sound*, Nueva York: Alfred A. Knopf, 2000 [trad. cast.: *El sonido del Atlántico*, Madrid: Alianza, 2001]; Manu Herbstein, *Ama: A Novel of the Atlantic Slave Trade*, Capetown: Picador Africa, 2005.

[18] La mayor parte de los nuevos elementos proviene de estudiosos jóvenes a cuya obra le debo mucho: Emma Christopher, *Slave Ship Sailors and their Captive Cargoes, 1730–1807*, Nueva York: Cambridge University Press, 2005; Stephanie E. Smallwood, *Saltwater Slavery: A Middle Passage from Africa to American Diaspora*, Cambridge (Massachusetts): Harvard University Press, 2006; Eric Robert Taylor, *If We Must Die: Shipboard Insurrections in the Era of the Atlantic Slave Trade*, Baton Rouge: Louisiana State University Press, 2006; Vincent Brown, *The Reaper's Garden: Death and Power in the World of Atlantic Slavery*, Cambridge (Massachusetts): Harvard University Press, 2008; Alexander Xavier Byrd, «Captives and Voyagers: Black Migrants Across the Eighteenth-Century World of Olaudah Equiano», tesis para obtener el grado de doctor, Duke University, 2001; Maurice Jackson, «'Ethiopia shall soon stretch her hands unto God': Anthony Benezet and the Atlantic Antislavery Revolution», tesis para obtener el grado de doctor, Georgetown University, 2001.

[19] Seymour Drescher, «Whose Abolition? Popular Pressure and the Ending of the British Slave Trade», *Past & Present* 143, 1994, pp. 136-166.

[20] Unsworth, *op. cit.*, Nueva York: W. W. Norton, 1993, p. 353. Tengo una deuda de gratitud con Gesa Mackenthun, «Body Counts: Violence and Its Occlusion in Writing the Atlantic Slave Trade», ponencia presentada en la Francis Barker Memorial Conference, 2001.

[21] Derek Sayer, *The Violence of Abstraction: The Analytic Foundations of Historical Materialism*, Oxford: Basil Blackwell, 1987.

01

Vida, muerte y terror en la trata

El viaje a este peculiar infierno comienza con el paisaje humano: las historias de las personas cuyas vidas se vieron transformadas por la trata. Algunos se tornaron prósperos y poderosos, otros pobres y débiles. Una abrumadora mayoría fue víctima de un terror extremo y muchos murieron en circunstancias horrendas. Personas de todas clases —hombres, mujeres y niños, negros, blancos y de todos los colores intermedios, de África, Europa y las Américas— se vieron arrastradas al insólito remolino de la trata. Entre ellas, al fondo, había un vasto proletariado bajo, cientos de miles de marineros que, con sus pantalones embreados, subían y bajaban por las escalerillas de cuerda del barco, y millones de esclavos que, desnudos, se encogían bajo cubierta. En la cúspide estaba, entre otros, una clase dirigente atlántica pequeña, encumbrada y poderosa integrada por comerciantes, plantadores y dirigentes políticos que, con sus volantas y finos ropajes, ocupaba los escaños del Congreso Continental Norteamericano o el Parlamento británico. Entre las *dramatis personae* del «drama más tremendo» que era el comercio de seres humanos también había piratas y guerreros, pequeños comerciantes y huelguistas de hambre, asesinos y visionarios. A menudo los rondaban los tiburones.

El capitán Tomba

En un grupo de abatidos prisioneros encerrados en un corral en espera de ser comprados por un barco de esclavos, destacaba un hombre. Era «alto, de constitución robusta y de aspecto temerario y grave». Vio a un grupo de blancos que observaba el barracón con «la intención de comprar», pensó. Mientras los demás cautivos se sometían al examen corporal de los posibles compradores, el hombre les hizo ver su desprecio. John Leadstine, «Old Cracker», el jefe de la factoría o punto de embarque de los esclavos ubicado en la isla de Bance, en Sierra Leona, le ordenó que se pusiera de pie y «extendiera sus Miembros». El hombre se negó. Su insolencia le ganó unos feroces latigazos con una «cortante Correa de Manatí». Soportó los azotes con entereza, casi sin encogerse por los golpes. Un observador apuntó que derramó «una o dos Lágrimas que intentó esconder como si se avergonzara de ellas».[22]

Ese hombre alto y desafiante era el capitán Tomba, les explicó Leadstine a los visitantes, que se sentían impresionados por su valor y se mostraban deseosos de conocer su historia y saber cómo había sido capturado. Había sido jefe de un grupo de aldeas, probablemente baga, cerca del río Núñez. Sus habitantes se oponían a la trata. El capitán Tomba había encabezado la quema de chozas y el ajusticiamiento de algunos de sus vecinos que cooperaban con Leadstine y otros comerciantes de esclavos. Decidido a acabar con su resistencia, Leadstine había organizado una expedición nocturna para capturar a ese peligroso líder, quien había matado a dos de los atacantes, pero había sido finalmente capturado.

El capitán Tomba fue comprado al final por el capitán Richard Harding y llevado a bordo del *Robert*, una nave de Bristol. Encadenado y confinado en la cubierta inferior, inmediatamente planeó su fuga. Se puso de acuerdo con «tres o cuatro de los más robustos de sus paisanos» y con una esclava que gozaba de más libertad de movimientos a bordo de la embarcación y que, por ende, tenía un mayor conocimiento acerca de cuál era el mejor

momento para ejecutar el plan. Una noche, la mujer anónima vio a solo cinco blancos sobre cubierta, todos dormidos. A través del enjaretado, le pasó al capitán Tomba un martillo, para que rompiera a golpes su cadena, y «todas las Armas que encontró».

El capitán Tomba animó a los hombres que se encontraban bajo cubierta «con la Perspectiva de la Libertad», pero solo uno de ellos y la mujer de la cubierta superior se mostraron dispuestos a unírsele. Se aproximó a tres marineros dormidos, a dos de los cuales mató al instante «de un solo Golpe en la Sien». Al matar al tercero se produjo una conmoción que despertó a los otros dos que estaban de guardia, así como al resto de la tripulación, que dormía en otros lugares. El propio capitán Harding tomó un espeque con el que arremetió contra Tomba y lo dejó inconsciente y «tirado a todo lo largo sobre Cubierta». La tripulación les puso grilletes a los tres rebeldes.

Cuando llegó el momento de aplicarles un castigo, el capitán Harding sopesó «la Robustez y el Valor» de los dos rebeldes varones y decidió que el interés económico recomendaba «solamente azotarlos y escarificarlos». Después seleccionó a otros tres solo marginalmente involucrados en la conspiración —pero menos valiosos— y los utilizó para sembrar el terror entre el resto de los esclavos que iban a bordo de la embarcación. A esos los sentenció a «una Muerte cruel». Mató a uno de inmediato y obligó a los otros a comerse su corazón y su hígado. A la mujer «la izó por los Pulgares, la azotó y la acuchilló hasta la muerte delante de los demás Esclavos». Parece ser que el capitán Tomba desembarcó en Kingston (Jamaica) con otros 189 esclavos, y que alcanzó un alto precio de venta. Se desconoce su suerte posterior.[23]

«La contramaestre»

El liderazgo entre los esclavos nacía bajo cubierta durante la travesía. Un marinero del *Nightingale* contó la historia de una cautiva cuyo nombre no pasó a la posteridad, pero a quien conocían en el navío como «la

contramaestre», porque mantenía el orden entre sus compañeras, probablemente a partir de una firme determinación de que todas sobrevivieran la difícil prueba del cruce del océano. «Solía mantenerlas tranquilas cuando estaban en sus compartimentos, y también cuando se encontraban sobre cubierta».

Un día de principios de 1769, su autoconstituida autoridad chocó con la de los oficiales del barco. «Molestó» al segundo oficial, quien le propinó «uno o dos latigazos» con un gato de nueve colas. Su rabia fue de tal magnitud al verse sometida a ese tratamiento que respondió atacando al oficial. Este, a su vez, la apartó de un empujón y le dio dos o tres latigazos adicionales. Viéndose superada por la fuerza, y frustrada por no poder «vengarse de él», al instante «dio un salto de dos o tres pies sobre cubierta y cayó muerta». Su cuerpo fue lanzado al mar una media hora después y despedazado por los tiburones.[24]

Nombre desconocido

El hombre abordó el barco esclavista *Brooks* a fines de 1783 o inicios de 1784 con toda su familia —su esposa, sus dos hijas y su madre—, todos condenados por brujería. Había sido comerciante, quizás de esclavos; era de una aldea llamada Saltpan en la Costa del Oro. Probablemente era fante. Sabía inglés, y aunque aparentemente se negaba a hablar con el capitán, sí lo hizo con algunos miembros de la tripulación, a quienes les explicó por qué había sido reducido a la esclavitud. Había tenido una pelea con el jefe o *caboceer*[25] de la aldea, quien se había vengado acusándolo de brujería, de la que tanto él como su familia habían sido hallados culpables y, por ende, vendidos al barco. Su destino ahora era Kingston (Jamaica).[26]

Cuando la familia subió a bordo, el médico del barco, Thomas Trotter, advirtió que el hombre «tenía todos los síntomas de una hosca melancolía». Estaba triste, deprimido, en *shock*. El resto de la familia exhibía «todas las señales de la aflicción». El abatimiento, la desesperación e incluso una

«aletargada insensibilidad» eran comunes entre los esclavos cuando llegaban al barco. La tripulación debe haber confiado en que el ánimo del hombre y de su familia mejoraría con el paso del tiempo, a medida que ese nuevo y extraño mundo de madera se les tornara más familiar.

De inmediato, el hombre se negó a ingerir alimentos. Desde el inicio de su cautiverio en el barco no quiso comer. Esa reacción también era común, pero el hombre fue un paso más allá. Una mañana temprano, cuando los marineros fueron bajo cubierta para examinar a los cautivos, se encontraron al hombre bañado en sangre. Llamaron al médico con urgencia. Había intentado cortarse la garganta y había logrado «seccionarse la vena yugular externa». Había perdido más de medio litro de sangre. Trotter le cosió la herida y parece que consideró la posibilidad de alimentarlo contra su voluntad. Pero la herida del cuello «nos impidió adoptar medidas de fuerza» que, por supuesto, eran frecuentes en los barcos de esclavos. El médico hacía referencia al *speculum oris*, el largo y delgado artefacto mecánico que se empleaba para abrir las gargantas renuentes a fin de recibir gachas y, por tanto, alimentación.

La noche siguiente, el hombre intentó por segunda vez quitarse la vida. Se arrancó las suturas y se cortó la garganta por el lado opuesto. Llamado para hacerse cargo de una nueva emergencia, Trotter le limpiaba la cruenta herida cuando el hombre le dirigió la palabra. Le manifestó simple y llanamente que «nunca iría con los blancos». A continuación «miró pensativamente al cielo» y pronunció varias frases que Trotter no entendió. Había escogido la muerte antes que la esclavitud.

El joven médico lo atendió lo mejor que pudo y ordenó una «búsqueda diligente» en el recinto de los esclavos para hallar el instrumento que empleara para cortarse la garganta. Los marineros no encontraron nada. Tras examinar al hombre más atentamente, encontrarle sangre en las puntas de los dedos y apreciar que «los bordes de la herida eran irregulares»,

Trotter llegó a la conclusión de que se había abierto la garganta con las uñas.

A pesar de todo, el hombre sobrevivió. Le maniataron «para evitar nuevos intentos», pero todos los esfuerzos se estrellaron contra la voluntad del hombre anónimo. Trotter explicó posteriormente que «se mantuvo incólume en su decisión, se negó a comer, y murió una semana o diez días después, de falta de alimentación». El capitán del barco también había sido informado de la situación. El capitán Clement Noble dijo que el hombre «se agitaba y hacía un gran ruido, gesticulaba con sus manos y corría de un lado a otro de modo extraordinario, y daba todas las señales de haber enloquecido».

La historia del hombre, contada por Thomas Trotter en 1790 a una comisión del Parlamento británico que investigaba la trata, desató una andanada de preguntas y una especie de debate. Los miembros del Parlamento que estaban a favor de la esclavitud se pusieron de parte del capitán Noble y trataron de desacreditar a Trotter, negando que la moraleja de la historia fuera una voluntaria resistencia suicida, mientras que los parlamentarios antiesclavistas apoyaron a Trotter y atacaron a Noble. Un parlamentario le preguntó a Trotter: «¿Cree que el hombre que intentó abrirse la garganta con las uñas estaba loco?». Trotter no tenía ninguna duda. Su respuesta fue: «De ningún modo estaba loco; creo que antes de morir puede [haber] sufrido de cierto grado de delirio, pero estimo que cuando subió a bordo estaba en posesión de todas sus facultades mentales». La decisión del hombre de utilizar sus uñas para abrirse la garganta era una respuesta enteramente racional a su llegada a un barco de esclavos. Y ahora el pueblo más poderoso del mundo debatía el significado de su resistencia.

«Sarah»

Cuando la joven llegó a bordo del *Hudibras*, un barco esclavista de Liverpool, en Viejo Calabar, en el año de 1785, llamó la atención de todos

al instante. Poseía belleza, gracia y carisma: «Sus gestos eran vivaces, y en sus ojos centelleaba su bondadosa naturaleza». Cuando los músicos y los instrumentos africanos subían a la cubierta principal dos veces al día para «el baile», esto es, la ejercitación de los esclavos, la joven «se veía muy bien cuando saltaba sobre el alcázar a los rudos acordes de una melodía africana», observó un marinero de nombre William Butterworth, fascinado por la muchacha. Era la mejor cantante y la mejor bailarina del barco. «¡Siempre vivaz! ¡Siempre alegre!»: esa parecía ser una buena descripción del aura que proyectaba, incluso sometida a la presión extrema de la esclavización y el exilio.[27]

Otros marineros compartían la admiración de Butterworth, y también lo hacía el capitán Jenkin Evans, quien seleccionó a esa joven y a otra como sus «favoritas», a quienes les mostró «mayor favor que al resto», probablemente como mínima recompensa por servicios sexuales brindados bajo coerción. Los marineros de los barcos de esclavos como Butterworth por lo general detestaban a las favoritas del capitán, porque se les exigía hacer de soplonas. Pero por la ágil cantante y bailarina los marineros sentían la mayor estima. Era «universalmente respetada por los tripulantes del barco».

El capitán Evans le dio el nombre de Sarah. Eligió un nombre bíblico que vinculaba a la esclava, probablemente una hablante de igbo, con una princesa, la agraciada esposa de Abraham. Quizás confiaba en que tuviera otras características en común con la Sara bíblica, que se mantuvo sometida y obediente a su esposo durante un largo viaje a Canaán.

Poco después, los esclavos del *Hudibras* se sublevaron. Su objetivo era «masacrar a la tripulación y hacerse con la nave». El levantamiento fue sofocado y se aplicaron cruentos castigos. El capitán Evans y otros oficiales sospechaban que Sarah y su madre (quien también viajaba en el barco) estaban involucradas en la intentona, aunque las mujeres no se habían sumado a la revuelta de los hombres. Cuando fueron sometidas a un intenso

interrogatorio, bajo la amenaza de ejercer la violencia contra ellas, negaron haber tenido conocimiento de los hechos, pero «sus rostros delataban el miedo o la culpa». Más tarde esa noche, mientras los cautivos, tanto hombres como mujeres, gritaban sus airadas recriminaciones por todo el barco tras la derrota, se hizo evidente que Sarah y su madre no solo sabían del complot, sino que habían estado involucradas en él. Probablemente Sarah había utilizado su situación privilegiada de favorita, y la gran libertad de movimientos que ella conllevaba, para ayudar a trazar los planes y quizás incluso para pasarles a los hombres herramientas que les permitieran cortar sus esposas y grilletes. Sarah sobrevivió a la travesía y al castigo que pudo habérsele impuesto por su participación en la insurrección. Fue vendida en Granada, con otros casi trescientos esclavos, en 1787. Se le permitió permanecer en la embarcación mucho más tiempo que a la mayoría, probablemente con la autorización especial del capitán Evans. Cuando desembarcó, llevó con ella tradiciones africanas de danza, canto y resistencia.[28]

Samuel Robinson, mozo de camarote

Samuel Robinson tenía unos trece años cuando abordó en 1801 el *Lady Neilson* para hacerse a la mar en Liverpool, con rumbo a la Costa del Oro, y de allí a Demerara, con su tío, el capitán Alexander Cowan, y una abigarrada tripulación de treinta y cinco marinos. El robusto muchacho irlandés realizó un segundo viaje con su tío en 1802 en el *Crescent*, a la Costa del Oro y Jamaica. Llevó diarios de sus viajes y los utilizó en la década de 1860 para escribir sus memorias. Su propósito expreso era enfrentar la propaganda abolicionista de sus tiempos. Admitía que la trata era inicua, incluso indefendible, pero afirmaba haber oído «tantas mentiras gruesas sobre la esclavitud en las Antillas y los horrores del cruce del Atlántico» que quería «sacar de su error a las mentes de las personas bienintencionadas, que quizás solo conocían un lado de la cuestión».

Cuando terminó de escribir la historia de su vida, bien podía jactarse de «ser el único hombre todavía vivo que sirvió como aprendiz en la trata».[29]

Robinson se crio en Garlieston, un poblado costero del sudoeste de Escocia, donde oyó a un muchacho de la localidad, mayor que él, fabular acerca de un viaje a las Antillas. Se sintió hechizado. Describió con las siguientes palabras la ruta que lo llevó al barco de esclavos: «[…] un deseo irresistible de una vida en el mar hizo presa de mí de manera tan total que me resultaba totalmente indiferente el destino del barco, siempre que no fuera el fondo del mar, si yo estaba a bordo, ni a qué comercio se dedicaba, siempre que no fuera a la piratería». Como cualquier barco le resultaba igual, la participación de su tío en la trata era la oportunidad esperada.

La experiencia de Robinson a bordo del barco esclavista parece haber sido la típica de un aprendiz. Enfermó de mareos, fue objeto de burlas y los veteranos la tomaron con él, se peleó con los otros aprendices. Un día, cuando lo mandaron subir a lo alto de la cofa, se vio «balanceándose sesenta o setenta pies a un lado con un bandazo del barco, y a la misma distancia en la dirección opuesta». En ese momento, rememoraba, «ciertamente me sentí lejos de mi hogar». Lo aterrorizaban los tiburones que rondaban la nave, y cuando el *Lady Neilson* llegó a Río Sestos, cerca de Sierra Leona, se quedó maravillado al ver una gran flota de canoas tripuladas por africanos desnudos: «Me quedé contemplando ese espectáculo maravilloso en un estado de perfecto asombro. Era una escena por la que valía la pena ir hasta allí». Parece no haber sentido gran interés en los esclavos, ni siquiera en los muchachos de su misma edad. Uno de sus encuentros más significativos fue el que tuvo con el borracho y tiránico capitán John Ward, del *Expedition*, en el que Robinson se vio obligado a regresar después de que clausuraran su barco en Demerara. Un día, Ward consideró que el muchacho no estaba trabajando lo suficiente, o moviéndose con la rapidez requerida, de modo que decidió «refrescarlo» dándole unos azotes con una cuerda de dos pulgadas. Para escapar a su ira,

Robinson saltó de los obenques de mesana a la cubierta principal y se lastimó gravemente un tobillo, lo que a la larga dio al traste con su carrera de marinero.

Cuando reflexionaba sobre sus motivaciones originales para hacerse a la mar, Robinson manifestaba: «El paraíso oceánico que lucía tan brillante en mi imaginación ahora me parece considerablemente corto de manga». Mencionaba la «brutal tiranía» de los oficiales (incluido su tío), la «pobrísima» calidad de la comida y el agua, y la carencia de «educación o buenos ejemplos morales y religiosos». Se había embarcado por primera vez siendo un muchacho robusto y musculoso, y al final de su segundo viaje a bordo de un barco de esclavos se preguntaba: «¿Qué soy ahora? Un pobre esqueleto descolorido que necesita un bastón para arrastrarse por las calles; mis esperanzas de seguir la profesión que elegí marchitadas en flor, y mis futuras perspectivas sumamente lóbregas».

Bartholomew Roberts, marinero y pirata

Bartholomew Roberts era un joven galés que se enroló como segundo oficial en el *Princess*, un *guineaman*[30] de ciento cuarenta toneladas que zarpó de Londres con destino a Sierra Leona. Parece ser que Roberts se desempeñaba en la trata desde hacía algún tiempo. Sabía de navegación, dado que los oficiales de los barcos de esclavos tenían que estar listos para asumir el mando en el no infrecuente caso de muerte del capitán. El *Princess* fue capturado en junio de 1719 por Howell Davis y una levantisca banda de piratas que les preguntaron a Roberts y sus compañeros de la nave apresada si alguno quería sumarse a «la hermandad». Roberts vaciló al principio, ya que sabía que en años recientes el Gobierno británico dejaba los cuerpos de los piratas ejecutados colgando a la entrada de las ciudades portuarias del Atlántico. Pero pronto decidió que navegaría al amparo de la bandera negra.[31]

Fue una decisión crucial. Cuando unos comerciantes de esclavos portugueses mataron a Davis poco después, Black Bart, como comenzaron a llamarle, fue elegido capitán de su barco y pronto se convirtió en el salteador de los mares más exitoso de sus tiempos. Comandaba una flotilla de embarcaciones y a varios cientos de hombres que capturaron más de cuatrocientos barcos mercantes en poco más de tres años, en el momento cumbre de «la edad dorada de la piratería». Roberts era tan temido como famoso. Cuando los oficiales de la Marina en labores de patrullaje lo detectaban, huían en dirección opuesta. Los funcionarios de la corona fortificaban sus tramos de costa para protegerse del hombre a quien llamaban «el gran pirata Roberts». Black Bart representaba su papel: recorría las cubiertas de su barco ataviado como un dandi, con un lujoso chaleco de damasco, una pluma roja en el sombrero y un mondadientes de oro entre los labios. Su lema era: «Una vida divertida y breve».

Roberts aterrorizó a la costa de África y provocó «pánico» entre los comerciantes de la región. Despreciaba tanto los métodos brutales de los capitanes esclavistas que él y su tripulación representaban un ritual sangriento al que llamaban «dispensación de justicia»: consistía en propinarle terribles azotes a todo capitán de barco de cuyo trato se quejaban los marineros. Roberts se encargaba en persona de algunas de esas palizas. Los comerciantes de esclavos respondieron a esa amenaza a sus ganancias convenciendo al Parlamento de intensificar el patrullaje naval de la costa de África Occidental. El HMS *Swallow* interceptó a Roberts en febrero de 1722 y le presentó batalla. Roberts se mantuvo en cubierta dirigiendo el combate y animando a sus hombres, pero recibió una andanada fatal de metralla en la garganta. Sus camaradas cumplieron la promesa que le habían hecho mucho tiempo atrás y lanzaron por la borda su cuerpo con todas sus armas. El navío derrotó a los piratas, capturó a los sobrevivientes y los llevó a la fortaleza negrera del Castillo de la Costa del Cabo, donde fueron juzgados y ahorcados en masa. A continuación, el capitán Challoner Ogle

distribuyó los cuerpos a lo largo de la costa africana para que los comerciantes de esclavos locales los colgaran a manera de mensaje a los marineros. Ogle se tomó un cuidado especial en visitar al rey de Ouidah, quien le había prometido cincuenta y seis libras de polvo de oro «si capturaba al bribón de *Roberts*, que infesta esta costa desde hace tanto tiempo».

Nicholas Owen, marinero y comerciante de esclavos a pequeña escala

Nicholas Owen fue un verdadero Robinson Crusoe, un marinero irlandés digno de la picaresca, que se echó a la mar después de que su padre derrochara la fortuna de la familia. Cruzó el Atlántico cinco veces, tres en barcos esclavistas, dos con finales calamitosos. Una de las travesías culminó con un motín cuando Owen y cuatro de sus compañeros se cansaron de los «malos tratos» de su capitán e hicieron uso de lo que Owen llamaba «la libertad a la que todo europeo tiene derecho». Cerca del cabo Monte, al sur de Sierra Leona, los marineros protagonizaron una evasión armada y vivieron como fugitivos durante cinco meses alimentándose de arroz silvestre y ostras, y gracias a la hospitalidad de los habitantes del lugar. El segundo desastre tuvo lugar alrededor de un año después, cuando otros africanos no tan amistosos interceptaron la nave de Owen en venganza por un secuestro reciente realizado por un barco esclavista holandés. La embarcación fue saqueada y Owen, hecho prisionero, lo perdió todo: sus salarios de cuatro años, todos en oro, y las mercancías que había planeado vender para complementar su paga. Los nativos sabían que sus cautivos eran ingleses y no holandeses y, por tanto, les perdonaron la vida. Al cabo de un tiempo se los entregaron a un tal señor Hall, un comerciante de esclavos blanco asentado en el lugar, para quien Owen comenzó a trabajar. Pronto Owen estableció su propio negocio en las ruinas de una pequeña fortaleza dedicada a la trata en la isla de York, ubicada en el río Sherbro. Se

desempeñaba como intermediario, conectando a los grupos de africanos de la zona con los comerciantes europeos.[32]

Owen comenzó a llevar un diario para «exponer ante el mundo los numerosos peligros de una vida en el mar». Él mismo era el mejor ejemplo. Había estado expuesto a los peligros de la naturaleza mientras vivió y trabajó «en ese furioso elemento». Esos los podía tolerar, porque el mar «no respeta a nadie»: podía matar a un príncipe con la misma facilidad que a un marinero común. El problema fundamental consistía en que «un marinero no tiene otros medios para satisfacer sus necesidades que recorrer los mares por un salario». Dependía enteramente del dinero para su subsistencia. Owen ilustraba lo que quería decir mediante una comparación: «El marinero que se consuela en la cofa mayor soplándose los dedos en una noche helada me parece más miserable que el campesino pobre que vive de su trabajo y puede dormir de noche sobre una cama de paja en medio de la oscuridad». Arremetía contra el hecho de tener que «rasquetear el mundo en procura de dinero, el dios universal de la humanidad, hasta que nos sobreviene la muerte».

Owen intentó escapar de la esclavitud de un trabajo asalariado convirtiéndose en comerciante de esclavos a pequeña escala. Podía haber regresado a la mar, e incluso a vivir «entre cristianos y mis compatriotas». Pero, por el contrario, decidió vivir en medio de quienes llamaba «un pueblo bárbaro que no conoce ni a Dios ni una buena cualidad en el hombre». Y reconocía que era la opción que había elegido: «A algunos les puede parecer extraño que permanezcamos tanto tiempo entre personas de ese carácter, cuando tenemos tantas oportunidades de regresar a casa desde la costa». Le preocupaba que, de volver a su hogar, habría murmuraciones y le llamarían «el mulato que acaba de llegar de Guinea». Así que optó por lo que él mismo consideraba una vida de ocio e indolencia en las márgenes del imperio, en la que subordinaba a otros a la implacable ley del «dios universal de la humanidad». Su opción resultó un fracaso, como Owen

entendió plenamente y su dolorido diario deja en claro. Murió de una fiebre en 1759, solo y sin un centavo. Desde hacía tiempo «tendía mucho a la melancolía».

El capitán William Snelgrave

El capitán William Snelgrave reunía un cargamento de africanos en la Costa de los Esclavos de Benín para transportarlos a Antigua cuando, para su sorpresa, el rey de Ardra (también llamada Allada) lo invitó a visitarlo. La invitación le planteaba un dilema. Por un lado, Snelgrave no se atrevía a rechazarla, so pena de poner en peligro el futuro abastecimiento de esclavos. Por el otro, consideraba que el rey y sus súbditos eran «fieros y salvajes caníbales». El capitán decidió visitarlo y llevar consigo una escolta de diez marineros «bien armados con Mosquetes y Pistolas, que sabía que esos Salvajes temían mucho».[33]

Trasladados en canoa un cuarto de milla río arriba, a su llegada Snelgrave encontró al rey «sentado en un Escabel bajo unos árboles frondosos» con cerca de cincuenta cortesanos y una gran tropa de guerreros en las proximidades. Estos últimos estaban armados con arcos y flechas, espadas y lanzas puntiagudas. Los marineros se pusieron en guardia «frente a ellos, a una distancia de unos veinte pasos» mientras Snelgrave le entregaba sus presentes al rey, quien se mostró encantado.

Poco después, Snelgrave advirtió a «un Niñito negro amarrado por la Pierna a una Estaca clavada en la Tierra». Cerca de él se encontraban dos sacerdotes africanos. El niño era «un Muchachito bien plantado de unos 18 Meses de edad», pero tenía el cuerpo cubierto de moscas y bichos. Turbado, el capitán esclavista le preguntó al rey: «¿Por qué está el Niño amarrado de esa manera?». El rey le contestó que «lo sacrificarían esa noche al Dios *Egbo*, para su prosperidad». Disgustado por la respuesta, Snelgrave le ordenó rápidamente a uno de sus marineros que «tomara al Niño del Suelo para salvarlo». Cuando el marinero lo hizo, uno de los guardias del rey

corrió hacia él lanza en ristre, momento en el que Snelgrave se incorporó y sacó una pistola. El hombre quedó paralizado, el rey se llevó un gran susto y se produjo un tumulto generalizado.

Restablecido el orden, Snelgrave se quejó al rey por la actitud amenazadora del guardia. El rey le respondió que él tampoco «había hecho bien» al ordenarle al marinero que se hiciera con el niño, «porque era de su Propiedad». El capitán se excusó y le explicó que su religión «prohibía expresamente una Cosa tan horrible como causarle la muerte a un pobre Niño inocente». Citó la regla de oro: «[…] la gran Ley de la naturaleza humana es: "Tratad a los demás como queréis que os traten a vosotros"». Finalmente, no fue la teología la que resolvió el conflicto, sino el dinero, dado que Snelgrave le propuso al rey comprar al niño. Le ofreció «un puñado de cuentas de color azul cielo que valdrían alrededor de media Corona». El rey aceptó la oferta. Snelgrave se sorprendió de lo reducido del precio, ya que los comerciantes como el rey por lo general se mostraban «muy dispuestos, en toda ocasión extraordinaria, a aprovecharse de nosotros».

El resto de la reunión consistió en comer y beber las vituallas y el licor que Snelgrave le había llevado al rey. También se puso a disposición de los comensales vino de palma, pero Snelgrave se negó a beberlo, porque los capitanes de barcos esclavistas solían compartir la creencia de que podía estar «arteramente envenenado». Los marineros no tenían esas preocupaciones, de modo que lo bebieron con avidez. A la hora de la partida, el rey se declaró «complacido» con la visita, lo que significaba que proveería más esclavos. Cuando los europeos regresaban al barco en una canoa, Snelgrave se volvió hacia un miembro de su tripulación y le dijo que «debemos buscar a una Mujer maternal [entre las esclavas que ya se encontraban a bordo] que se haga cargo de este pobre Niño». El marinero le respondió que «ya le había echado el Ojo a una». La mujer «tenía mucha Leche en los Pechos».

En cuanto Snelgrave y los marineros subieron a bordo, la mujer de la que habían hablado los vio con el niñito y corrió «presa de gran ansiedad y se lo arrancó de las Manos al blanco que lo llevaba». Era su hijo. El capitán Snelgrave la había comprado sin conocer la relación. Snelgrave observó: «Creo que nunca hubo escena más conmovedora que esa entre la Madre y su pequeño Hijo».

El traductor del barco le contó a la mujer lo que había sucedido, esto es, como escribió Snelgrave, que «yo había salvado a su Hijo de ser sacrificado». Pronto los más de trescientos cautivos a bordo del barco conocían la historia, y «me expresaron su Agradecimiento con palmadas y entonando una canción en mi honor». Y las expresiones de gratitud no terminaron ahí, como señalara Snelgrave: «El incidente nos resultó muy útil, porque les dio una buena imagen del Hombre blanco; así que no tuvimos un Motín en el Barco durante todo el Viaje». La benevolencia de Snelgrave continuó a la llegada a Antigua. En cuanto le contó la historia de la mujer y su hijo a un tal señor Studely, un propietario de esclavos, este «compró a la Madre y a su Hijo, y fue un Amo bondadoso con ellos».

William Snelgrave podía pensar que los africanos eran «fieros y salvajes caníbales» y considerarse un redentor ético y civilizado, un buen cristiano con cualidades que hasta los salvajes reconocían y aplaudían. Podía verse a sí mismo como un salvador de familias, al tiempo que las destruía. Era capaz de imaginar un final humano para dos, a la vez que llevaba a cientos a un destino de incesante trabajo y muerte prematura en las plantaciones. Sentadas sus justificaciones, podía incluso invocar la regla de oro, que pronto se convertiría en una de las consignas centrales del movimiento antiesclavista.

El capitán William Watkins

Mientras el *Africa*, un barco esclavista cuyo capitán era William Watkins, permanecía anclado en el río Viejo Calabar a fines de la década de 1760,

sus prisioneros se afanaban en la bodega de la nave para deshacerse a golpes de sus cadenas con el menor ruido posible. Un gran número de ellos lo logró, alzó los enjaretados y subió a la cubierta principal. Intentaban llegar a la santabárbara ubicada en la popa y a las armas que podrían emplear para recuperar la libertad perdida. No era inusual que los esclavos se rebelaran, explicó el marinero Henry Ellison, a causa de su «amor a la libertad», «los malos tratos» o «un espíritu de venganza».[34]

La tripulación del *Africa* fue tomada totalmente por sorpresa; no parece haber tenido idea de que se preparaba una insurrección literalmente bajo sus pies. Pero en el mismo momento en que los amotinados «trataban de forzar la puerta de la barricada», Ellison y siete de sus compañeros «bien armados con pistolas y machetes», subieron a bordo desde un barco esclavista cercano, el *Nightingale*. Vieron lo que estaba ocurriendo, subieron a lo alto de la barricada y dispararon por encima de las cabezas de los rebeldes, confiando en reducirlos por el miedo. Los disparos no los hicieron desistir, así que los marineros apuntaron más abajo y dispararon contra la masa de los insurgentes, a uno de los cuales mataron. Los cautivos hicieron un segundo intento de abrir la puerta de la barricada, pero los marineros no cedieron terreno y los obligaron a retroceder, al tiempo que avanzaban en su persecución. Mientras los marinos armados los empujaban hacia atrás, unos cuantos rebeldes saltaron por la borda, algunos corrieron a refugiarse bajo cubierta y otros se les enfrentaron en la cubierta principal. Los marineros volvieron a disparar y mataron a otros dos.

Una vez que la tripulación recuperó el control de la situación, el capitán Watkins volvió a imponer el orden. Seleccionó a ocho de los amotinados «para dar un escarmiento». Los amarraron, y se les ordenó a los marineros —la tripulación del *Africa*, más los ocho del *Nightingale*— que se turnaran con el látigo. Los marinos «los azotaron hasta que no pudieron seguir por el cansancio». Entonces el capitán Watkins empleó un instrumento llamado «el atormentador», que era una combinación de las tenazas de cocinero y el

instrumento utilizado por los médicos para aplicar el yeso. Lo calentó al rojo vivo y lo utilizó para quemarles la carne a los ocho rebeldes. «Terminada esa operación —explicó Ellison—, fueron encadenados y llevados bajo cubierta». Parece ser que todos sobrevivieron.

Pero las torturas no habían terminado. El capitán Watkins sospechaba que uno de sus marineros estaba implicado en el complot, que había «alentado a los esclavos a rebelarse». Watkins acusó a un marino negro cuyo nombre no ha llegado a nuestros días, el cocinero del barco, de cooperar con la revuelta, «de haberles proporcionado los instrumentos del tonelero para que pudieran romper a golpes sus cadenas». A Ellison la acusación le resultaba dudosa y la llamó «una mera suposición, sin ninguna prueba del hecho».

Aun así, el capitán Watkins ordenó que al marino negro se le pusiera al cuello un collar de hierro, castigo que usualmente se reservaba para los esclavos más rebeldes. Después hizo que «lo encadenaran al tope del palo mayor», y que se le dejara allí día y noche por tiempo indefinido. Se le proporcionaría «solo un plátano y una pinta de agua al día». Solo llevaba puesto un par de pantalones, lo que era muy poco «para protegerlo de la inclemencia de la noche». El marino encadenado permaneció en lo alto del palo del barco durante tres semanas, muriéndose lentamente de hambre.

Cuando el *Africa* terminó de embarcar su cargamento de trescientos diez esclavos y la tripulación se alistaba a partir de la Ensenada de Biafra, el capitán Watkins decidió que el castigo del cocinero debía continuar, de modo que acordó con el capitán Joseph Carter mandarlo a bordo del *Nightingale*, donde lo encadenaron de nuevo al palo mayor y le proporcionaron la misma cantidad reducida de alimentos y agua. Diez días más tarde, el marino negro comenzó a delirar. «El hambre y la opresión —dijo Ellison— lo habían reducido a un esqueleto». Batalló ferozmente durante tres días para liberarse de sus cadenas, con lo que hizo que estas le arrancaran «la piel de varias partes del cuerpo». El collar «le llegó al hueso». El «infortunado», dijo Ellison, constituía «un espectáculo terrible».

Tras cinco semanas en los dos barcos, «sufriendo un inconcebible tormento en ambos, le llegó el alivio que proporciona la muerte». Ellison fue uno de los marineros encargados de arrojar el cuerpo al río desde lo alto del palo mayor. Los restos mínimos del marino negro fueron «devorados inmediatamente por los tiburones».

El capitán James Fraser

Cuando Thomas Clarkson visitó el puerto esclavista de Bristol en julio de 1787 a fin de recoger informaciones para el movimiento abolicionista, buscó el consejo de un hombre llamado Richard Burges, un abogado opuesto al comercio de seres humanos. En cierto momento, la conversación entre los dos hombres versó sobre los capitanes de barcos esclavistas, lo que hizo prorrumpir al impaciente Burges en un clamor de que todos merecían «desde hace tiempo que los ahorquen»…, a excepción de uno. Ese uno era el capitán James Fraser, de Bristol, un hombre que le dedicó veinte años de su vida a la trata, viajó cinco veces a Bonny, cuatro a Angola, una a Calabar, una a la Costa de Barlovento y una a la Costa del Oro. Burges no era el único abolicionista que alababa a Fraser. Alexander Falconbridge, el médico que escribió una ardiente denuncia de la trata, navegó con Fraser, lo conocía bien, y dijo: «Creo que es uno de los mejores hombres en este negocio». Clarkson terminó por unirse al coro de alabanzas.[35]

El capitán Fraser comandaba con un mínimo de coerción un barco en el que reinaba el orden, o al menos eso afirmó al declarar ante una comisión parlamentaria en 1790: «Los esclavos de Angola son muy pacíficos, rara vez se hace necesario encadenarlos; y se les permite ir abajo entre cubiertas, y subir a cubierta, según sientan frío o calor». El resultado era que estaban «contentos» a bordo. Añadió que trataba de manera diferente a los esclavos de Bonny y Calabar, porque eran más «violentos» y dados a la insurrección. Pero también en ese caso era moderado según las normas de la época: «En cuanto la tierra se pierde de vista suelo quitarles las esposas, y poco después

los grilletes. Nunca mantuve a los Esclavos encadenados durante la travesía, ni siquiera cuando fui a la Costa del Oro y la Costa de Barlovento, excepto a unos pocos revoltosos que causaban problemas en el barco y trataban de convencer a los Esclavos de que debían destruir al Hombre Blanco». Siempre les proporcionaba a los esclavos compartimentos limpios, ejercicio y «frecuentes entretenimientos peculiares de su país». Les brindaba abundantes alimentos de los que acostumbraban a comer en su tierra natal. Con quienes se negaban a ingerirlos, explicaba Fraser, «siempre he usado la persuasión: la fuerza nunca resulta eficaz». Los esclavos que enfermaban contaban con una cama hospitalaria especial, y «los cirujanos siempre tenían órdenes, así como total libertad, de darles cualquier cosa que se encontrara en el barco».

Quizás la declaración más inusual que hizo ante la comisión parlamentaria fue la siguiente: «[…] por lo general designamos a los miembros más humanos y mejor dispuestos de la tripulación del barco para atender a los Esclavos y darles sus provisiones». No toleraba los abusos: «Con mis propias manos he castigado a marineros por maltratar a los negros». Lógicamente, esas prácticas hacían que la mortalidad de marineros y esclavos en sus barcos fuera modesta (con excepción de un viaje en el que se desató una epidemia). Insistía en que siempre trataba a sus marineros con «humanidad y afecto». Citaba como prueba de ello que volvían a enrolarse para nuevos viajes con él, algunos tres o cuatro veces, le parecía recordar. El propio Falconbridge realizó tres viajes en su barco.[36]

Falconbridge contradijo la declaración de Fraser en varios puntos clave: estimaba que una proporción mayor de los esclavos de la que Fraser estaba dispuesto a admitir había sido secuestrada, y que Fraser compraba a los secuestrados sin hacer preguntas. Las condiciones materiales a bordo del barco eran peores de lo que indicaba el capitán, y los esclavos no estaban animados ni se mostraban contentos ni pacíficos, como evidenciaban numerosos suicidios. Añadía, sin embargo, que el capitán Fraser «siempre

les recomendaba a los plantadores que no separaran a los parientes o a los amigos». Y lo dicho por Fraser acerca de los miembros de la tripulación era cierto: los trataba «sumamente bien; siempre les asignaba un trago en la mañana y grog en la noche; cuando alguno enfermaba, le mandaba platos de su propia mesa, y preguntaba todos los días por su salud».

Robert Norris, capitán y comerciante

Robert Norris era un hombre que poseía numerosos talentos. Era un experimentado y exitoso capitán de barco esclavista de Liverpool que había hecho dinero suficiente para retirarse y emprender un exitoso negocio como comerciante de esclavos. Era también escritor y polemista a favor de la trata, y tenía un poco de historiador. En 1788 escribió y publicó anónimamente *A Short Account of the African Slave Trade, Collected from Local Knowledge*. Al año siguiente produjo una historia de una región de África Occidental a partir de su conocimiento personal de la misma: *Memoirs of the Reign of Bossa Ahádee, King of Dahomy, an Inland Country of Guiney*. En ella se lamentaba de la escasez de obras históricas sobre África, y ofrecía su propia explicación sobre las causas de esa carencia: «[…] la estupidez de los nativos es una barrera insuperable para la obtención de información». Norris representó los intereses de Liverpool en las audiencias parlamentarias celebradas entre 1788 y 1791. Fue uno de los mejores defensores públicos de la trata.[37]

Norris fue el primero en declarar ante la Comisión del Plenario de la Cámara de los Comunes en junio de 1788, y describió en detalle la travesía atlántica. Explicó que los esclavos contaban con buenos recintos bajo cubierta que los marineros limpiaban concienzuda y regularmente. Conductos de aire y mangas de ventilación aireaban esos compartimentos y permitían «la libre Circulación de Aire fresco». Los esclavos contaban con espacio más que suficiente. Dormían sobre «planchas de madera limpias», que eran más saludables que «las Camas o las Hamacas». Comían

abundantes alimentos de calidad. Los hombres y los niños tocaban instrumentos musicales, bailaban y cantaban, mientras que las mujeres y las niñas «se entretenían confeccionando caprichosos Adornos para sus Personas, con Cuentas, de las que reciben un abundante suministro». A los esclavos se les concedían «los Lujos de las Pipas y el Tabaco», y ocasionalmente hasta un trago de *brandy*, especialmente cuando hacía frío. Ese buen trato, explicaba Norris, obraba en interés del capitán, que recibía una comisión del 6 % por encima de su salario sobre los esclavos vivos y saludables que llegaban a la orilla occidental del Atlántico. Norris les explicó a los parlamentarios que, en la trata, «el Interés» y «la Humanidad» iban de la mano.

Y, sin embargo, el único documento escrito por Norris que ha llegado a nuestros días, y que no estaba destinado a la publicación, cuenta una historia diferente, bastante menos idílica. Norris llevó el diario de navegación en el viaje del *Unity* de Liverpool a Ouidah, y de allí a Jamaica y de vuelta a Liverpool entre 1769 y 1771. Una semana después de levar el ancla en Ouidah y poner proa al Atlántico, Norris apuntó que «los Esclavos protagonizaron una Insurrección, que fue pronto sofocada con la Pérdida de dos Mujeres». Dos semanas después, los esclavos volvieron a rebelarse, de nuevo encabezados por las mujeres, las que, por tanto, fueron blanco de especial castigo: Norris «le propinó a cada una de las mujeres implicadas 24 azotes». Tres días más tarde hicieron un tercer intento, después de que varios «se quitaron las Esposas», pero Norris y la tripulación pronto lograron volver a encadenarlos. Y a la mañana siguiente lo intentaron por cuarta vez: «[…] los Esclavos trataron de forzar los Enjaretados en la Noche, con el objetivo de asesinar a los blancos o de ahogarse». Añadió que «confesaron sus intenciones y que tanto las mujeres como los hombres estaban decididos, si no podían matar a los blancos, a saltar por la borda, pero en caso de que se lo impidieran sus Cadenas, estaban resueltos como último recurso a quemar el barco». Tan grande era su determinación que, en

caso de fracasar, planeaban un suicidio en masa en el mar o entre las llamas. «Su obstinación —escribió Norris— me obligó a matar al Cabecilla». Pero ni siquiera eso puso fin al asunto. Un hombre a quien Norris llamaba «N.º 3» y una mujer a la que denominaba «N.º 4», que llevaban mucho tiempo en el barco, siguieron resistiendo y murieron en medio de ataques de locura. «Habían intentado ahogarse varias veces, dado que la Insurrección no satisfizo sus Expectativas».

El comerciante Humphry Morice

A bordo del *Katherine*, un barco propiedad de Humphry Morice, los esclavos morían por diversas causas, apuntaba el capitán John Dagge en 1727-1728. Un hombre y una mujer saltaron por la borda y se ahogaron, uno en la costa de África, otro durante la travesía. Una mujer murió de «Parálisis y pérdida del uso de sus Miembros». Un hombre falleció de «Hosquedad y Melancolía», otro de «Hosquedad (y Locura)». «Hosquedad» usualmente significaba que el gato de nueve colas no funcionaba con la persona en cuestión. Otros habían muerto repentinamente de una fiebre, con «Hinchazón y Dolor en los Miembros», de letargo y cólico, de hidropesía, de consunción. Uno se consumió («se extenuó») y falleció. Otros diecinueve murieron, la mayor parte de disentería. Un muchacho logró «Fugarse cuando llegaron los doihmes». Quizás pertenecía al grupo de los dahomeis.[38]

Todas esas personas anónimas, más el extraordinario número de 678 cautivos vivos llevados a Antigua por el capitán Dagge, eran propiedad de Humphry Morice, hijo de una importante familia de comerciantes londinenses, miembro del Parlamento, amigo y socio cercano del primer ministro Robert Walpole, y gobernador (primer oficial) del Banco de Inglaterra. Participaba en el comercio global, el capital financiero y la economía del Imperio británico al máximo nivel. Era propietario de un suntuoso mayorazgo familiar en el campo de Cornish y de una magnífica

mansión en Londres. Los sirvientes atendían todos los deseos del caballero. Mediante el matrimonio, había establecido relaciones estratégicas con otras poderosas familias de comerciantes. Era un miembro de la clase gobernante.

Morice era, además, uno de los comerciantes independientes que encabezaron el ataque contra el monopolio real de la Royal African Company a inicios del siglo XVIII. Era el patrón del capitán esclavista William Snelgrave. Fue la persona que más influyó en el Parlamento para que se enviara al HMS *Swallow*, que derrotó al pirata Bartholomew Roberts en las costas de África en febrero de 1722. Morice comerciaba con Europa (principalmente con Holanda), Rusia, las Antillas inglesas y América del Norte, pero el centro de su imperio comercial estaba en África. Era el principal comerciante de esclavos londinense a principios del siglo XVIII.

El *Katherine* era una de las naves de una pequeña flota de barcos esclavistas propiedad de Morice, a los que había bautizado con los nombres de su esposa y sus hijas. (Uno se pregunta cómo se sentirían su esposa, Katherine, o su hija Sarah sabiendo, si lo sabían, que a los esclavos que viajaban a bordo de los barcos bautizados con sus nombres les grababan a fuego las letras *K* o *S* en las nalgas). Los barcos de Morice representaban casi el 10 % de la capacidad del comercio de esclavos londinense en un momento en que la ciudad contaba con casi tantos barcos esclavistas como Bristol y con más que Liverpool. Esos barcos hicieron sesenta y dos viajes al África con un cargamento surtido que costaba entre seis mil y doce mil libras esterlinas, y transportaron a casi veinte mil personas a las plantaciones del Nuevo Mundo. Esa cifra no incluye al numeroso grupo vendido por sus capitanes en las costas de África a los barcos portugueses a cambio de oro. Morice solía decir que al oro no lo afectaba la mortalidad durante el cruce del Atlántico.

Morice era un comerciante y propietario de barcos que conocía bien su negocio. Se interesaba por los detalles de la trata, como demuestran las

cuidadosas instrucciones que les daba a los capitanes que trabajaban para él. En ellas, les explicaba cómo variaban las prácticas comerciales en los diferentes puertos africanos. Sabía que una larga permanencia en la costa para reunir un cargamento implicaba el riesgo de que aumentara la mortalidad, de modo que estableció prácticas de cooperación entre sus barcos para evacuar rápidamente a los esclavos. Les daba instrucciones a sus capitanes de comprar esclavos de entre las edades de doce y veinticinco años, y dos hombres por cada mujer, «Buenos y saludables, y no ciegos, Cojos o con Lesiones». Sin duda, seguía los consejos de sus factores jamaicanos acerca de los «Defectos que deben evitarse con todo cuidado»:

> Enanos o Gigantes, que resultan igualmente desagradables
> Caras feas
> Senos Largos como Tripas, a los que los españoles les tienen un odio mortal
> Pieles amarillentas
> Manchas Lívidas en la Piel que se convierten en un Mal incurable
> Membranas en los Ojos
> Falta de Dedos de las Manos o de los Pies, o falta de Dientes
> Ombligos protuberantes
> Hernias a las que son muy dados los Esclavos de Gambia
> Patizambos
> Barbillas Prominentes
> Locos
> Idiotas
> Letárgicos[39]

También explicaba cómo había que alimentar a los esclavos y cómo había que prepararles la comida. Exigía que se tratara bien a los marineros y a los esclavos. Embarcaba en sus navíos cirujanos y limones (para combatir el escorbuto) antes de que fuera una práctica común hacerlo. Les decía a sus capitanes que se aseguraran de «hacer que sus negros estuvieran afeitados y limpios para que se vieran bien y dieran una buena impresión a los Plantadores y los compradores».

Resulta imposible saber qué proporción de la gran riqueza de Morice en bienes patrimoniales, tierras, barcos, acciones y fondos provenía de la trata, aunque sí se sabe que fueran cuales fuesen sus ganancias, las consideraba inadecuadas para mantener su estilo de vida. Desfalcó al Banco de Inglaterra (por un total de unas veintinueve mil libras, casi 7,5 millones de dólares del año 2007) librando falsas letras de cambio y malversando fondos de los que era el apoderado. Cuando murió en la deshonra, el 16 de noviembre de 1731, su situación era muy diferente a la de los que habían muerto en el *Katherine* o en cualquiera de sus otros barcos. Pero el deceso de este legendario comerciante de esclavos fue horrible a su manera. Corrió un rumor: «Se dice que tomó un Veneno».

El comerciante Henry Laurens

En abril de 1769, Henry Laurens, uno de los comerciantes más ricos de Norteamérica en esa fecha temprana, escribió al capitán Hinson Todd, quien había ido a buscar un cargamento a Jamaica para trasladarlo a Charleston (Carolina del Sur). Laurens era un experimentado comerciante de esclavos y le preocupaba que Todd no lo fuera. Le advertía, por tanto, que si el comerciante de Jamaica «le Embarca negros a bordo de su Balandro, debe tener mucho cuidado de que no se produzca una insurrección. No ponga su Vida a merced de ellos ni por un momento. Porque basta con ese momento para privarlo de ella y hacer posible la destrucción de todos sus Hombres, aunque trate a esos negros con gran Humanidad». Era una declaración extraña, pero sin dudas reveladora. Laurens le daba instrucciones al capitán de tratar con «una gran humanidad» a las personas que, de tener la menor oportunidad, lo aniquilarían junto a toda su tripulación. Esas eran las contradicciones a las que se enfrentaba Laurens, y no era el único. Sabía de las realidades brutales de la trata, y de la resistencia que engendraba siempre, y, sin embargo, trataba de darle un aspecto humano a la situación.

Quizás temía haber asustado al capitán, quien entonces podía tener una reacción exagerada y dañar sus valiosas, aunque peligrosas, propiedades.[40]

Cuando escribió la carta, Laurens ya había amasado una fortuna con el floreciente comercio atlántico, sobre todo con la trata. En 1749, a la temprana edad de veinticinco años, había fundado una sociedad mercantil, Austin & Laurens, que diez años más tarde se amplió para incluir a un nuevo socio, George Appleby. Más de la mitad de los esclavos importados a las colonias norteamericanas, a los Estados Unidos, entraban por Charleston, que servía de centro de distribución para el Lower South.[41] Su firma desempeñó un importante papel, y Laurens se convirtió en un conocedor de las distintas etnias africanas que llegaban en los barcos esclavistas. Sentía una decidida preferencia por los esclavos de Gambia y la Costa del Oro como trabajadores de las plantaciones, y le resultaban categóricamente desagradables los igbos y los angolanos.[42]

Como Humphry Morice una generación antes, Laurens organizó la importación de unos sesenta cargamentos de esclavos. A diferencia de Morice, quien a menudo era el propietario e inversionista único de sus viajes, Laurens distribuía el riesgo al reunir el capital de varios socios. Escribió lo siguiente: «El Comercio africano es más vulnerable a los Accidentes que cualquier otro que conozcamos, de manera que quienes se aventuran en él deben precaverse contra las decepciones que le son características». El comercio era arriesgado, como le advirtiera al capitán Todd, pero también era lucrativo, «fructífero» o, como dijera en cierta ocasión, «el más redituable». En 1760 Laurens ya era uno de los comerciantes más ricos no solo de Carolina del Sur, sino de todas las colonias norteamericanas.

Laurens tomó la decisión de retirarse casi por entero del negocio de la trata alrededor de 1763, aunque siguió participando en él mediante el recibo de numerosos cargamentos de esclavos a consignación, como indica su carta al capitán Todd. Había perdido a un socio y a un rico financiador, lo

que puede haber limitado su capacidad para minimizar los riesgos. O quizás el acaudalado comerciante no quería seguir siendo un «aventurero». Sea como fuese, se dedicó —y dedicó las ganancias obtenidas de la trata— a las labores de plantador, especulador inmobiliario y político. Acumuló grandes extensiones de tierra, y pasado el tiempo llegó a ser propietario de seis plantaciones. Dos de ellas, Broughton Island y New Hope, estaban en Georgia, y cuatro en Carolina del Sur: Wambaw, Wrights Savannah, Mount Tacitus y Mepkin. La última, donde tenía su residencia principal, era de 1272 hectáreas, y en ella varios cientos de esclavos producían arroz y otros productos de exportación, que eran embarcados cincuenta kilómetros abajo por el río Cooper hasta Charleston, y de allí inyectados en la economía atlántica.

Laurens convirtió su poder económico en poder político. Ocupó cargos electivos en diecisiete ocasiones, entre ellos el de miembro de la asamblea de Carolina del Sur y del Congreso Continental, del cual fue presidente poco después de su elección. Ayudó a negociar el Tratado de París que consagró la independencia de las colonias norteamericanas, y fue electo para representar a Carolina del Sur en la Convención Constituyente de 1787 (aunque declinó formar parte de ella). El hombre que le aconsejara al capitán Todd que nunca pusiera su vida a merced de los africanos esclavizados le debía su riqueza, su prestigio y su vida fácil a la decisión de mantener bajo su poder a cientos, en realidad a miles de vidas, en su condición de plantador y comerciante de esclavos.

«Los salteadores codiciosos»

Los tiburones comenzaban a seguir a los barcos esclavistas cuando llegaban a las costas de Guinea. Desde Senegambia, a lo largo de la Costa de Barlovento, la Costa del Oro y la Costa de los Esclavos, hasta el Congo y Angola, los marineros los detectaban cuando sus barcos se encontraban anclados o se movían lentamente, y con más claridad cuando se producía

una calma chicha.[43] Lo que atraía a los tiburones (así como a otros peces) eran los desechos producidos por los humanos, los restos de comida y la basura que se tiraban continuamente por la borda. Como un «salteador codicioso», el tiburón «sigue al barco, en espera de lo que pueda caer por la borda. El hombre que tenga la desgracia de caer al mar en esos momentos sin duda perecerá, sin misericordia alguna». El joven Samuel Robinson rememoraba el escalofrío que producía el voraz depredador: «El mero espectáculo de verlo moverse lentamente alrededor del barco, con su aleta negra dos pies por encima del agua, su ancho hocico, sus ojitos pequeños y su aspecto enteramente malvado produce un estremecimiento, aun cuando se lo contemple a una distancia segura». Los tiburones eran especialmente peligrosos cuando el comercio se llevaba a cabo en botes y canoas, durante la marea alta, entre los barcos esclavistas anclados cerca de la costa y los fuertes comerciales o las aldeas de tierra firme. Se arremolinaban en torno a las embarcaciones más pequeñas, y ocasionalmente embestían saltando fuera del agua para partir un remo a la mitad, siempre con la esperanza, como señalara un comerciante, «de ver el Fondo de nuestra Canoa boca arriba». A los tiburones se los llamaba «el terror de los marineros».[44]

Los tiburones se convertían en un terror aún mayor cuando los miembros de la tripulación comenzaban a morir. En ocasiones, los capitanes se esforzaban por enterrar a los marineros muertos en la costa, como, por ejemplo, en Bonny, donde los cadáveres se enterraban en tumbas poco profundas en una punta de arena a unos cuatrocientos metros del principal poblado comercial. Pero cuando la marea hacía crecer el río, la corriente a veces se llevaba la arena que cubría los cuerpos, lo que provocaba un terrible hedor que constituía una invitación para los hambrientos escualos. En la mayoría de los tramos de costa, los comerciantes de esclavos no tenían derecho a enterrar a sus muertos, lo que daba por resultado lo que Silas Told vio que le ocurría al cadáver de un antiguo camarada en la bahía de São Tomé alrededor de 1735: «[…] el primero [tiburón] agarró uno de

sus miembros inferiores y se lo arrancó de la primera sacudida; el segundo le agarró el otro miembro inferior y también se lo llevó; mientras que un tercero atacó ferozmente el resto del cuerpo y lo devoró vorazmente por completo». Las tripulaciones trataban de burlar a los tiburones envolviendo a los marineros muertos en sus hamacas o en una vieja vela de lona y metiendo una bala de cañón en el atado para que el cuerpo se hundiera hasta el fondo, con la esperanza de que no fuera devorado. Esa estrategia fracasaba a menudo, como señalara el cirujano de un barco: «Con frecuencia he visto [a tiburones] hacerse con un Cuerpo en cuanto era lanzado al mar; desgarrarlo y devorarlo, junto a la Hamaca que le servía de sudario, y no permitir que se hundiera, a pesar del gran Peso del Lastre que llevaba».[45]

Si el tiburón era el terror de los marineros, era el pánico de los esclavos. No se hacía ningún esfuerzo por proteger o enterrar los cuerpos de los cautivos africanos que morían en los barcos esclavistas. Un comentarista tras otro reiteraba lo que Alexander Falconbridge dijo de Bonny, donde abundaban los tiburones «en número casi increíble alrededor de los barcos de esclavos, devorando con gran celeridad los restos de los negros en cuanto son lanzados por la borda».[46] El comerciante holandés Willem Bosman describió un frenético banquete en el que cuatro o cinco tiburones dispusieron de un cuerpo sin dejar rastro. Los tiburones que llegaban tarde al festín atacaban a los demás con golpes tan furiosos que «hacían temblar las aguas a su alrededor». La destrucción de los cadáveres por los tiburones era un espectáculo público y formaba parte de la degradación producida por el sometimiento de los esclavos.[47]

Los tiburones seguían a los barcos esclavistas por todo el Atlántico hasta los puertos de América del Norte, como indica una nota aparecida en varios periódicos de Kingston (Jamaica) en 1785: «Los numerosos barcos esclavistas llegados aquí recientemente han introducido tal número de tiburones de gran tamaño (constantes acompañantes de las embarcaciones

desde las costas) que bañarse en el río se ha hecho extremadamente peligroso, incluso tierra adentro. Uno muy grande fue capturado el domingo junto al *Hibberts*, del capitán Boyd». Los abolicionistas hicieron todo lo posible para dar a conocer el terror que suponían los tiburones en la trata, pero esta información proviene de una sociedad esclavista y es anterior al auge del movimiento abolicionista. Más evidencias brindó el capitán Hugh Crow, quien hizo diez viajes de transporte de esclavos y escribió, a partir de sus observaciones personales, que «se ha sabido [de tiburones] que siguen a las embarcaciones a través del océano para poder devorar los cuerpos de los muertos cuando se lanzan por la borda».[48]

Los capitanes de los barcos esclavistas utilizaban conscientemente a los tiburones para sembrar el terror durante la travesía. Contaban con ellos para evitar la deserción de sus marinos y la fuga de sus esclavos durante las largas estancias en la costa de África necesarias para reunir un «cargamento» humano. Los oficiales de la Marina también empleaban el temor a los tiburones. A fines de la década de 1780, un marinero africano de la Costa del Cabo llevado a Jamaica por un barco esclavista de Liverpool y que se las había ingeniado para escapar de la esclavitud y encontrar cabida en un buque de guerra, mató a un tiburón que representaba un peligro para los marineros que nadaban o se bañaban en las cercanías de la embarcación. Puede que haya sido un héroe para sus compañeros, pero el oficial al mando fue de otra opinión. El tiburón había «evitado varias deserciones», así que al marinero africano «se le azotó inmisericordemente» por matarlo. Incluso se decía que los oficiales de la Marina alimentaban a los tiburones para que se mantuvieran alrededor de sus navíos.[49]

Tan conocido era el uso consciente del terror por parte de los capitanes esclavistas para mantener la disciplina social que cuando Oliver Goldsmith escribió su historia natural de los tiburones en 1774 incluyó abundante información de las narraciones provenientes de la trata. Las historias de terror y la zoología así se cruzaban. Goldsmith relataba dos casos:

> El capitán de un barco esclavista, enfrentado a una ola de suicidios entre sus prisioneros, nacida de la idea que tenían esas infelices criaturas de que después de la muerte serían devueltas a sus familias, sus amigos y su país; para convencerlos al menos de que alguna desgracia les ocurriría, ordenó inmediatamente que uno de los cadáveres se amarrara con una cuerda de los tobillos y se lo bajara así al mar; y aunque lo subieron de vuelta al barco con gran celeridad, en ese corto espacio de tiempo, los tiburones le habían arrancado a mordiscos todo el cuerpo, menos los pies.

El segundo caso era todavía más horripilante. Otro capitán enfrentado a una «ola de suicidios» decidió tomar a una mujer «para darle un ejemplo adecuado al resto». Ordenó que se amarrara a la mujer con una soga por debajo de las axilas y que se la bajara hasta el agua: «Cuando la pobre criatura fue introducida en el mar, más o menos hasta la mitad del cuerpo, se le oyó dar un terrible chillido que al inicio se atribuyó a su temor a ahogarse; pero poco después, al ver que toda el agua a su alrededor se veía roja, la subieron de vuelta al barco y se vio que un tiburón que había seguido a la embarcación le había arrancado la mitad del cuerpo». Otros capitanes de barcos esclavistas practicaban una especie de terror como deporte, empleando restos humanos como carnada para los tiburones: «Nuestra manera de atraerlos era Lanzar por la borda a un negro muerto, al que seguían hasta comérselo por completo».[50]

---

[22] John Atkins, *A Voyage to Guinea, Brasil, and the West Indies; In His Majesty's Ships, the Swallow and Weymouth*, Londres: Frank Cass, 1970 (1735), pp. 41-42, 72-73.

[23] *TSTD*, n.º 16303.

[24] Testimonio de Henry Ellison, 1790, *HCSP*, 73, p. 376. Ver *TSTD*, n.º 17707.

[25] Derivado de la palabra portuguesa *caboceiro*, era el agente nombrado por los jefes de zonas costeras de África Occidental para la búsqueda de esclavos en el interior. Era un intermediario entre ese jefe y los europeos o norteamericanos, que llevaba a los esclavos a fuertes o factorías de la costa donde se realizaba el intercambio. *(N. de la T.)*.

[26] Testimonio de Thomas Trotter, 1790, *HCSP*, 73, pp. 83, 88, 92; testimonio de Clement Noble, 1790, en *ibid.*, pp. 111, 114-115. Trotter señaló en su estudio *Observations on the Scurvy, with a Review of the Theories lately advanced on that Disease; and the Theories of Dr. Milman refuted from Practice* (Londres, 1785; Filadelfia, 1793), p. 23, que los fantes y los «duncos» (esto es, los

chambas) constituían los dos grupos fundamentales presentes en el barco. Los fantes vivían junto a la costa y tenían más posibilidades de hablar inglés que los chambas.

[27] *Three Years Adventures*, pp. 80-81, 108-109, 111-112.

[28] *TSTD*, n.º 81890.

[29] Samuel Robinson, *A Sailor Boy's Experience Aboard a Slave Ship in the Beginning of the Present Century*, Wigtown (Escocia): G.C. Book Publishers Ltd., 1996 (1867); *TSTD*, n.º 88216 (*Lady Neilson* o *Nelson*), n.º 80928 (*Crescent*).

[30] Nombre que se les daba a los barcos de esclavos. *(N. de la T.)*.

[31] Capitán Charles Johnson, *A General History of the Pyrates*, ed. de Manuel Schonhorn, Columbia: University of South Carolina Press, 1972 (1724, 1728), pp. 194-287; *TSTD*, n.º 76602; Robert Norris, *Memoirs of the Reign of Bossa Ahádee, King of Dahomy, an Inland Country of Guiney, to which are added the Author's Journey to Abomey, the Capital, and a Short Account of the African Slave Trade*, Londres: Frank Cass and Company Limited, 1968 (1789), pp. 67-68. Para más información sobre la generación de piratas a la que pertenecía Roberts, ver Marcus Rediker, *Villains of All Nations: Atlantic Pirates in the Golden Age*, Boston: Beacon Press, 2004.

[32] Nicholas Owen, *Journal of a Slave-Dealer: A View of Some Remarkable Axedents in the Life of Nics. Owen on the Coast of Africa and America from the Year 1746 to the Year 1757*, ed. de Eveline Martin, Boston: Houghton Mifflin, 1930. Owen realizó uno de sus viajes a bordo del *Prince Shurborough*, capitán William Brown, *TSTD,* n.º 36152.

[33] Capitán William Snelgrave, *A New Account of Some Parts of Guinea and the Slave Trade*, Londres: Frank Cass & Co., Ltd., 1971 (1734), introducción; *TSTD*, n.º 25657.

[34] Entrevista de Henry Ellison, *Substance*, pp. 224-225; *TSTD*, n.º 17686.

[35] Testimonio de James Fraser, 1790, *HCSP*, 71, pp. 5-58; testimonio de Alexander Falconbridge, 1790, *HCSP*, 72, pp. 293-344. La cita de Burges está tomada de Clarkson, *History*, vol. I, p. 318.

[36] En sus primeros viajes, Fraser no conservaba un número significativo de miembros de la tripulación de un viaje a otro, pero ya hacia fines de la década de 1780 hasta dos tercios de sus hombres volvía a enrolarse tras un primer viaje, lo que constituía un número extraordinario. Ver «A Muster Roll for the Ship Alexander, James Fraser Master from Bristol to Africa and America», 1777-1778; «A Muster Roll for the Ship Valiant, James Fraser Master from Africa and Jamaica», 1777-1778; «A Muster Roll for the Ship Tartar, James Fraser Master from Bristol to Africa and America», 1780-1781; «A Muster Roll for the Ship Emilia, James Fraser Master from Dominica», 1783-1784; «A Muster Roll for the Ship Emilia, James Fraser Master from Jamaica», 1784-1785; «A Muster Roll for the Ship Emilia, James Fraser Master from Jamaica», 1785-1786; «A Muster Roll for the Ship Emilia, James Fraser Master from Africa», 1786-1787; «A Muster Roll for the Ship Emilia, James Fraser Master from Africa», 1787-1788; Muster Rolls, 1754-1794, vols. 8 y 9, Society of Merchant Venturers Archives, Bristol Record Office; *TSTD*, n.os 17888, 17895, 17902, 17920, 17933, 17952, 17967, 17990.

[37] Anónimo, *A Short Account of the African Slave Trade, Collected from Local Knowledge*, Liverpool, 1788; Norris, *op. cit.*, Londres: Frank Cass and Company Limited, 1968 (1789), p. v; testimonio de Robert Norris, 1788, *HCSP*, 68, pp. 3-19; testimonio de Robert Norris, 1790, *HCSP*, 69, pp. 118-120, 202-203; «The Log of the *Unity*, 1769-1771», Earle Family Papers, D/EARLE/1/4, MMM; *TSTD*, n.º 91567.

[38] «List of the Slaves that Dyed on Board the Katharine Galley, John Dagge Commander», 1728; «Trading Accounts and Personal Papers of Humphry Morice», vol. 5; Humphry Morice a William Clinch, 13 de septiembre de 1722, M7/7; Humphry Morice al capitán William Boyle, 11 de mayo de 1724, M7/10. Humphry Morice Papers, Bank of England Archives, Londres; *TSTD*, n.º 76558. Esta sección le debe mucho a James A. Rawley, «Humphry Morice: Foremost London Slave Merchant of his Time», en su *London: Metropolis of the Slave Trade*, Columbia y Londres: University of Missouri Press, 2003, pp. 40-56. Ver también «Humphry Morice», *Dictionary of National Biography*, ed. de Sidney Lee, Londres: Oxford University Press, 1921-1922, 13, p. 941.

[39] Basnett, Miller y Mill a Humphry Morice, Kingston, 9 de noviembre de 1722, f. 29-30, Correspondence of Humphry Morice, Miscellaneous Letters and Papers, Add. Ms. 48590B, BL.

[40] Henry Laurens a Hinson Todd, 14 de abril de 1769, en George C. Rogers, David R. Chesnutt y Peggy J. Clark (eds.), *The Papers of Henry Laurens*, Columbia: University of South Carolina Press, 1978, vol. 6, p. 438 (primera cita); ver también vol. 1, p. 259 (segunda cita). Para esta sección he utilizado a James A. Rawley, «Henry Laurens and the Atlantic Slave Trade», en su *London: Metropolis of the Slave Trade*, pp. 82-97, y a C. James Taylor (ed.), «Laurens, Henry», *American National Biography Online,* febrero de 2000, http://www.anb.org/articles/01/01- 00495.html. Ver también Daniel C. Littlefield, *Rice and Slaves: Ethnicity and the Slave Trade in Colonial South Carolina*, Champaign-Urbana (Illinois): University of Illinois Press, 1981; James A. McMillan, *The Final Victims: Foreign Slave Trade to North America, 1783–1810*, Columbia: University of South Carolina Press, 2004.

[41] Las colonias de Maryland y Virginia se denominan también como *Upper South* y las de las Carolinas y Georgia, más al sur, como *Lower South*. Los estados incorporados a la Unión luego de la independencia, y ubicados entre Georgia y Luisiana, incluida también, se denominan como el Lower South. En el Sur previo a la Guerra Civil existían dos regiones económicas: el Lower South, integrado por estados con costas al Golfo y el Atlántico, donde imperaba la esclavitud de plantación, y el Upper South, formado por estados mediterráneos, donde predominaban los granjeros. *(N. de la T.)*.

[42] De 1.382 viajes esclavistas que trasladaron a 264.536 prisioneros a las colonias norteamericanas (a los Estados Unidos) entre 1701 y 1810, 761 desembarcaron su cargamento compuesto por 151.647 personas en puertos de las Carolinas, la abrumadora mayoría en Charleston. Esas cifras representan un 55 % de los viajes y un 57 % de los esclavos desembarcados. Cálculos a partir de *TSTD*.

[43] Sobre los tiburones en el río Gambia, ver Mungo Park, *Travels into the Interior of Africa, Performed Under the Direction and Patronage of the African Association, in the Years 1795, 1796,*

and 1797, ed. de Kate Ferguson Marsters, Durham (Carolina del Norte) y Londres: Duke University Press, 2000 (1799), p. 28; sobre Sierra Leona, ver John Matthews, *A Voyage to the River Sierra Leone, on the Coast of Africa, containing an Account of the Trade and Productions of the Country, and of the Civil and Religious Customs and Manners of the People; in a Series of Letters to a Friend in England*, Londres: B. White and Son, 1788, p. 50; sobre el río Bonny, ver Alexander Falconbridge, *An Account of the Slave Trade on the Coast of Africa*, Londres, 1788, pp. 51-52, 67; sobre el río Congo, ver «A Battle Between a Tiger and an Alligator; Or, wonderful instance of Providential Preservation, described in a letter from the Captain of the Davenport Guineaman», *Connecticut Herald*, 28 de junio de 1808. Para un estudio de los tiburones africanos, ver Henry W. Fowler, «The Marine Fishes of West Africa, Based on the Collection of the American Museum Congo Expedition, 1909–1915», *Bulletin of the American Museum of Natural History*, Nueva York: American Museum of Natural History, 1936, 70, 1, pp. 23-92. Ver también J. Cadenat y J. Blache, *Requins de Mediterranée et d'Atlantique (plus Particulièrement de la Côte Occidentale d'Afrique)*, París: Éditions de l'Office de la Recherche Scientifique et Technique Outre-Mer, 1981. Para los orígenes de la palabra inglesa *shark* en los viajes de comercio de esclavos del capitán John Hawkins durante la década de 1560, ver *Oxford English Dictionary*, s. v. «Shark», que cita a *Ballads & Broadsides*, 1867, 147, BL. Ver también José I. Castro, «On the Origins of the Spanish Word Tiburón and the English Word 'Shark'», *Environmental Biology of Fishes* 65, 2002, pp. 249-253.

[44] «Natural History of the Shark, from Dr. Goldsmith and other eminent Writers», *Universal Magazine* 43, 1778, p. 231; Robinson, *op. cit.*, Wigtown (Escocia): G.C. Book Publishers Ltd., 1996 (1867), pp. 29-32; Crow, *Memoirs of Crow*, p. 264; William Smith, *A New Voyage to Guinea: Describing the Customs, Manners, Soil, Climate, Habits, Buildings, Education, Manual Arts, Agriculture, Trade, Employments, Languages, Ranks of Distinction, Habitations, Diversions, Marriages, and whatever else is memorable among the Inhabitants*, Londres: Frank Cass & Co. Ltd., 1967 (1744), p. 239. Ver también el testimonio de Fraser, *HCSP,* 71:24.

[45] *An Account of the Life*, p. 40; Atkins, *op. cit.*, Londres: Frank Cass, 1970 (1735), p. 46. Todd no dice si el hombre era un esclavo o un marino. Parece haber sido lo segundo, porque cuenta la historia en el contexto de la peligrosidad del trabajo que realizaba la tripulación. Ver también Falconbridge, *op. cit.*, Londres, 1788, p. 67, quien apuntó que los africanos enterraban a sus muertos «a cierta distancia del mar para que los tiburones no puedan olfatearlos».

[46] Falconbridge, *op. cit.*, Londres, 1788, p. 67; Smith, *op. cit.*, Londres: Frank Cass & Co. Ltd., 1967 (1744), p. 239. Ver también «Voyage to Guinea, Antego, Bay of Campeachy, Cuba, Barbadoes, &c.» (1714-1723), Add. Ms. 39946, BL; [John Wells], «Journal of a Voyage to the Coast of Guinea, 1802», Add. Ms. 3,871, Cambridge University Library; cuaderno de bitácora, embarcación desconocida, 1777-1778, Royal African Company, T70/1218, NA.

[47] Willem Bosman, *A New and Accurate Description of the Coast of Guinea*, Londres, 1705, p. 282. Los habitantes de África Occidental tenían amplios conocimientos sobre los tiburones y sus relaciones con ellos. Se decía que los residentes de Nuevo Calabar consideraban sagrado al tiburón, pero no así sus vecinos de Bonny, ni tampoco los fantes, quienes lo llamaban *samya* y lo tenían por

un plato apreciable, como era el caso, aparentemente, de otros pueblos costeros. Los partidarios de la trata a menudo insistían en que los africanos utilizaban los tiburones como parte de sus sistemas de imposición de disciplina social: en algunas áreas, los culpables de delitos eran arrojados a aguas infestadas de tiburones. Quienes sobrevivían a la «ordalía de los tiburones», y algunos lo hacían, eran considerados inocentes de las acusaciones que se les imputaban. Ver capitán John Adams, *Sketches taken during Ten Voyages to Africa, Between the Years 1786 and 1800; including Observations on the Country between Cape Palmas and the River Congo; and Cursory Remarks on the Physical and Moral Character of the Inhabitants*, Nueva York: Johnson Reprint Corporation, 1970 (1823), p. 67; Thomas Winterbottom, *An Account of the Native Africans in the Neighbourhood of Sierra Leone, to which is added An Account of the Present State of Medicine among them*, Londres: Frank Cass & Co., 1969 (1803), p. 256; «From a speech given by Mr. Shirley to legislature of Jamaica», *City Gazette and Daily Advertiser*, 19 de diciembre de 1788; testimonio de Fraser, 1790, *HCSP*, 71, p. 18; *Memoirs of Crow*, pp. 36, 44, 84.

[48] *Norwich Packet or, the Country Journal,* 14 de abril de 1785; *Memoirs of Crow*, p. 266. Actualmente existen aproximadamente trescientas cincuenta especies de tiburones en el mundo, y alrededor de una cuarta parte de ellas pueden encontrarse en aguas de África Occidental. Los dos tiburones que rondaban más comúnmente los barcos de esclavos deben de haber sido el tiburón toro y el tiburón tigre. Ambos abundan desde Senegal hasta Angola, frecuentan las bahías, lagunas, estuarios y ríos de agua salobre y dulce, y nadan en aguas claras o fangosas y bajas, de solo un metro de profundidad, y alrededor de los malecones y los muelles de los puertos, cerca de poblaciones humanas. Ambos tienen un apetito poco exigente. John Atkins escribió en 1735 acerca de los tiburones que vio en el río Sierra Leona: «En resumen, su Voracidad no le hace ascos a nada; Lona, Cuerdas, Huesos, Mantas *&c.*» (Atkins, *op. cit.*, Londres: Frank Cass, 1970 [1735], p. 46). Una vez condicionados (en algunos casos durante un período de varios meses) a considerar el barco como una fuente de alimentos, los tiburones toro y tigre pueden haber realizado migraciones transatlánticas. Pero el barco de esclavos, un gran objeto flotante, una especie de «arrecife móvil» en las profundas aguas oceánicas, también atraía a otras especies de aguas profundas: el tiburón azul, el tiburón sedoso, el marrajo y el tiburón aletiblanco, más esbeltos y veloces, de los que también se sabe que comen seres humanos. El número de depredadores debe haber aumentado en las zonas costeras de las Américas, cuando los tiburones toro y tigre del Atlántico occidental se sumaban a la estela roja. Por tanto, había tiburones que seguían al barco todo el tiempo y otros que se relevaban a lo largo de la travesía. Ver Leonard J. V. Compagno (comp.), *Sharks of the World: An Annotated and Illustrated Catalogue of Sharks Known to Date*, Roma: United Nations Development Programme, 1984, parte 2, pp. 478-481, 503-506.

[49] *Connecticut Gazette*, 30 de enero de 1789; *Memoirs of Crow*, p. 266. Para el relato de un ataque de tiburones ocurrido en las Antillas en 1704, contado por un marinero que había desertado de un buque de la Marina, ver *A narrative of the wonderful deliverance of Samuel Jennings, Esq*., s. l., 1765.

[50] «Natural History of the Shark», *Universal Magazine* 43, 1778, pp. 222-223, 231-233; Thomas Pennant, *British Zoology*, Chester: Eliza. Adams, 1768-1770, vol. III, pp. 82-83.

02

La evolución del barco esclavista

Thomas Gordon comenzó su libro *Principles of Naval Architecture* (1784) con una declaración categórica: «Como el Barco es, sin dudas, la máquina más noble y una de las más útiles que se han inventado, todo intento de mejorarlo se convierte en un asunto de importancia, y merece la consideración de la humanidad». Captaba, como es propio de los arquitectos navales, la combinación de grandeza y utilidad de la embarcación de dos palos o más con velas cuadradas al indicar la importancia de su perfeccionamiento técnico y su especialización. Señalaba que el progreso de la arquitectura naval no podía limitarse a esta o aquella nación, sino que pertenecía a toda la humanidad, a la que los barcos habían contribuido a conectar a lo ancho de todo el planeta. Quizás lo más importante era que veía al barco como una máquina, una de las más útiles que se hubieran inventado. Sabía, por supuesto, que el barco europeo de altura —del cual el barco esclavista era una variante— había contribuido a transformar el mundo desde la época de Cristóbal Colón hasta la suya. Era la nave histórica del surgimiento del capitalismo, un nuevo sistema económico y social sin precedentes que remodeló grandes porciones del

mundo a partir de finales del siglo XVI. Era también el entorno material, el escenario, para la puesta en escena del gran drama humano de la trata.[51]

Los orígenes y la génesis del barco esclavista como máquina capaz de cambiar el mundo se remontan a fines del siglo XV, cuando los portugueses realizaron sus históricos viajes a la costa occidental de África, donde compraron oro, marfil y seres humanos. Esas «exploraciones» tempranas marcaron el inicio de la trata atlántica. Fueron posibles gracias a una reciente evolución del barco de vela, la carraca de tres palos con todos sus aparejos, predecesora de las embarcaciones que con el tiempo llevarían a los europeos a todos los rincones de la tierra, después trasladarían a millones de europeos y africanos al Nuevo Mundo y finalmente se ganarían la admiración de Thomas Gordon.[52]

Como explicara Carlo Cipolla en su obra clásica *Guns, Sails, and Empires*, las clases dominantes de los Estados de Europa Occidental pudieron conquistar el mundo entre 1400 y 1700 gracias a dos avances tecnológicos independientes que pronto se combinaron de manera eficaz. En primer lugar, artesanos ingleses forjaron cañones de hierro fundido que fueron rápidamente adoptados por los militares de toda Europa. En segundo término, el «barco redondo» para la navegación de altura de Europa septentrional pronto eclipsó al «barco largo» o galera, movido a remo, del Mediterráneo. Los dirigentes europeos con ambiciones marítimas abrieron troneras en los cascos de esos barcos resistentes y marineros, para colocar cañones grandes y pesados. La guerra naval cambió cuando les añadieron velas y armamento, y reemplazaron a los remeros y los guerreros por tripulaciones más reducidas y eficientes. Sustituyeron la energía humana por la fuerza del viento en las velas, con lo que crearon una máquina de una movilidad, una velocidad y un poder de destrucción incomparables. De ahí que cuando el barco con todos sus aparejos equipado con cañones que se cargaban por la boca hizo su aparición en las costas de África, Asia y América, fue, según todos los testigos, motivo de maravilla, si no de terror.

El ruido del cañón por sí solo resultaba aterrador. De hecho, bastaba con él, explicó un constructor de imperios, para inducir a los no europeos a adorar a Jesucristo.[53]

Los dirigentes europeos utilizaron esa tecnología revolucionaria, ese nuevo ingenio marítimo, para navegar, explorar y dominar los mares a fin de comerciar, combatir, conquistar nuevas tierras, saquear y construir imperios. En el curso de ese proceso batallaron entre sí con tanta ferocidad como lo hicieron contra otros pueblos no europeos. Gracias en parte a la carraca, el galeón y finalmente al barco de tres palos con todos sus aparejos y artillado con cañones, establecieron un nuevo orden capitalista. Rápidamente se convirtieron en amos del planeta, lo que no le pasó inadvertido a Holiday, el rey africano de los bonnis, quien le explicó al capitán esclavista Hugh Crow: «Dios os dio el saber de los libros y de cómo hacer barcos grandes».[54]

El barco, por tanto, fue un elemento central de un conjunto de profundos cambios económicos interrelacionados que fueron esenciales para el ascenso del capitalismo: la conquista de nuevos territorios; la expropiación de millones de personas y su reubicación en sectores económicos en expansión orientados al mercado; la minería de plata y oro; el cultivo de tabaco y azúcar; el concomitante incremento del comercio a largas distancias; y, finalmente, una acumulación planificada de riquezas y capital muy superior a cualquier otra de la que el mundo hubiera sido testigo. Lenta, discontinua, irregularmente, pero con un poderío indudable, surgieron un mercado mundial y un sistema capitalista internacional. Cada fase de ese proceso, desde la exploración hasta la fundación de asentamientos, la producción, el comercio y la construcción de un nuevo orden económico, requirió de enormes flotas de barcos y de su capacidad para transportar trabajadores expropiados y nuevas mercancías. El barco esclavista era un eje del sistema.

La importancia específica del barco de esclavos estaba inextricablemente unida a la otra institución fundacional de la esclavitud moderna, la plantación, una forma de organización económica que nació en el Mediterráneo medieval, se expandió a las islas del Atlántico oriental (las Azores, Madeira, las Canarias y Cabo Verde), y emergió con una forma revolucionaria en el Nuevo Mundo, especialmente en Brasil, el Caribe y América del Norte en el siglo XVII.[55] El incremento de la producción de azúcar en la década de 1650 produjo un hambre monstruosa de fuerza de trabajo. Durante los dos siglos siguientes, barco tras barco vomitaron su cargamento humano, compuesto originalmente, en muchos lugares, por sirvientes europeos contratados, y después por números mucho mayores de esclavos africanos que eran comprados por los plantadores, reunidos en grandes unidades productivas, y forzados, bajo una estrecha y violenta supervisión, a producir masivamente para el mercado mundial. De hecho, como señalara C. L. R. James refiriéndose a los trabajadores de Saint Domingue (el moderno Haití), «laborando y viviendo juntos, integrados en cuadrillas de cientos de trabajadores en las inmensas fábricas de azúcar que cubrían la Llanura del Norte, se asemejaban más al proletariado moderno que cualquier otro grupo de trabajadores existente en la época». En 1713, la plantación esclavista ya era «el producto más distintivo del capitalismo, el colonialismo y el poderío marítimo europeos».[56]

Una máquina servía a otra. Un plantador de las Antillas inglesas escribió en 1773 que la plantación debía ser «una maquinaria bien construida, compuesta por varias ruedas que, aunque giraban en direcciones diferentes, contribuían todas al gran fin propuesto».[57] Quienes hacían girar las ruedas eran africanos, y el «gran fin» era la acumulación sin precedentes de capital a escala mundial. Como parte esencial del «complejo de la plantación», el barco esclavista ayudó a los Estados del norte de Europa, sobre todo a Gran Bretaña, a romper con las barreras económicas nacionales y, en palabras de Robin Blackburn, «a descubrir un futuro industrial y global».[58]

El barco esclavista bien armado y capaz de cubrir grandes distancias era una poderosa máquina de navegar, pero era también algo más, algo *sui generis*, como bien sabían Thomas Gordon y sus contemporáneos. Era, además, una factoría y una prisión, y en esa combinación residía su ingenio y su horror. La palabra *factoría* comenzó a usarse a fines del siglo XVI, con la expansión del comercio global. Su raíz es el vocablo *factor*, sinónimo de «comerciante» en la época. Por tanto, una factoría era «un establecimiento en el que los comerciantes realizaban sus negocios en un país extranjero». Era un puesto comercial para realizar intercambios.[59]

Los fuertes y las casas comerciales construidos en la costa de África Occidental, como el Castillo de la Costa del Cabo, en la Costa del Oro, o el Fuerte James de la Isla de Bance, en Sierra Leona, eran, por tanto, «factorías», pero también lo eran los barcos mismos, ya que a menudo permanecían anclados cerca de la costa en otras áreas comerciales menos desarrolladas, donde eran utilizados como centro de negocios. Las cubiertas de los barcos constituían el nexo para el intercambio de cargamentos destinados a África, como productos textiles y armas de fuego, cargamentos destinados a Europa, como oro y marfil, y cargamentos destinados a América, como esclavos. El marino James Field Stanfield partió en 1774 de Liverpool hacia Benín a bordo del barco esclavista *Eagle*, que sería «dejado en la costa como factoría flotante».[60]

El barco era una factoría en el sentido original del término, pero también en el moderno. El barco para navegación de altura del siglo XVIII fue un centro de trabajo histórico, donde comerciantes capitalistas reunían y encerraban a gran cantidad de trabajadores despojados de toda propiedad y empleaban capataces (capitanes y oficiales) para organizar, de hecho para sincronizar, su cooperación. Los marineros empleaban equipamiento mecánico de modo concertado, sometidos a una disciplina férrea y a una estrecha supervisión, a cambio de un salario devengado en el mercado de trabajo internacional. Como ha señalado Emma Christopher, los marineros

no solo trabajaban en el marco de un mercado global, sino que producían para él, al contribuir a crear la mercancía denominada «esclavo» con el fin de venderla en las sociedades de plantación en las Américas.[61]

El barco esclavista también era una prisión móvil, marítima, en una época en que la prisión moderna aún no se había establecido en tierra firme. Esta realidad se expresaba de diversas maneras en la época, y no era la menor de ellas que la encarcelación (en barracones, fortalezas, cárceles) era crucial para la trata. El barco mismo no era más que un eslabón en la cadena de la esclavización. Stanfield lo llamaba «cárcel flotante», mientras que un defensor anónimo de la trata le daba el acertado nombre de «prisión portátil». Los marineros de Liverpool señalaban con frecuencia que cuando los taberneros los enviaban a la cárcel por deudas, y de allí los rescataban los capitanes de barcos que pagaban sus cuentas y se apropiaban de su trabajo, no hacían sino cambiar una prisión por otra. Y si el barco esclavista les parecía una prisión a los marineros, qué le parecería a un esclavo encerrado bajo cubierta dieciséis horas o más al día. La verdad es que la noble y útil máquina descrita por Thomas Gordon beneficiaba a algunos sectores de la humanidad más que a otros.[62]

Malachy Postlethwayt: la aritmética política de la trata, 1745

Malachy Postlethwayt era un comerciante y miembro del *lobby* británico al servicio de la Royal African Company. A mediados de la década de 1740 intentaba persuadir al Parlamento de que subsidiara la trata financiando el mantenimiento de las fortalezas y factorías de África Occidental, para lo que subrayaba la centralidad del comercio de esclavos para el Imperio británico. Es posible que su posición y sus intereses económicos lo llevaran a postular ciertas exageraciones para defender la trata, pero cuando se analizan sus argumentos desde la perspectiva mayor que brinda la totalidad del siglo XVIII, después de que la trata se expandiera espectacularmente

mucho más allá de lo que Postlethwayt hubiera podido prever, se aprecia que algunas de sus ideas se convirtieron en axiomas básicos de la clase gobernante acerca de la trata y del lugar que esta ocupaba en la «aritmética política» del imperio.[63]

El Atlántico circa 1750
75°
60°
45°
América del Norte
45°
Boston
Nueva York
Newport
Filadelfia
Virginia
bahía de Chesapeake
océano
Bermuda
Charleston
Savannah
30°
golfo de México
Bahamas
Cuba
Jamaica
La Española
Puerto Rico
Antigua
St. Kitts
Dominica
15°
mar Caribe
Barbados
Granada
Trinidad
océano Pacífico
América del Sur
0°
© 2007 Jeffrey L. Ward
75°
60°
45°

30°
15°
0°
15°
Liverpool
Bristol
Londres
Gran Bretaña
Holanda
Europa
Francia
Atlántico
45°
España
Portugal
Azores
mar Mediterráneo
Madeira
30°
islas Canarias
África
islas de Cabo Verde
Senegambia
15°
Sierra Leona
Castillo de la Costa del Cabo
Ensenada de Benín
Costa de Barlovento
Costa del Oro
Ensenada de Biafra
Camerún
0°
Congo
0 Millas
1000
0 Kilómetros
1000
Angola
30°
15°
0°
15°

Postlethwayt planteó su argumento principal desde el título mismo de su primer folleto, *The African Trade, the Great Pillar and Support of the British Plantation Trade in America*, publicado en Londres en 1745. Comenzaba con la afirmación de que «nuestro Comercio con *las Antillas* y con *África* es el más beneficioso para la nación de todos los que realizamos». Sabía que la revolución que implicaba la plantación había transformado el imperio, y que ambos dependían del arribo de fuerza de trabajo. En cuanto a la plantación y el barco esclavista, «la una no puede subsistir sin el otro». También señalaba que la trata era importante para la naciente manufactura capitalista británica: «[…] un Cargamento bien surtido [de un barco esclavista] con destino a África consiste en alrededor de Siete Octavos de Manufacturas y Productos *británicos*; y ellos nos generan ganancias considerables». Repetía el viejo argumento que se convertiría en centro de polémicas en los debates de la década de 1780: la trata creaba «una gran Progenie de Marinos» y era, por tanto, «un formidable Vivero de Poderío Naval». De ahí que el barco esclavista produjera, a la vez, fuerza de trabajo esclava y marinera.

Postlethwayt organizaba su defensa de lo que llamaba delicadamente «el Comercio con África» porque sabía que había quienes, incluso en fecha tan temprana como la década de 1740, ya se oponían a lo que denunciaban airadamente como «el comercio de esclavos»: «Hay muchos que sienten prejuicios contra este Comercio, porque consideran un *tráfico bárbaro, inhumano e ilegal que un País Cristiano comercie con negros*». Pero, como todos los comerciantes de esclavos, Postlethwayt estaba convencido de que los africanos estarían mejor «viviendo en un País civilizado y Cristiano» que entre «Salvajes». En cualquier caso, las preocupaciones humanitarias cedían ante el interés económico y militar de la nación: la trata representaba «una Fuente inextinguible de Riqueza y Poderío Naval para la nación». Al promover el comercio con África, el Parlamento estaría auspiciando *«la Felicidad y la Prosperidad Generales del Reino»*. El sistema atlántico de

Gran Bretaña dependía de los recursos, el trabajo y las riquezas de África y América. Al hacer esa afirmación se anticipaba medio siglo a la famosa ilustración de William Blake: *Europe Supported by Africa & America* (Europa sostenida por África y América).[64]

La visión de Postlethwayt de un «comercio triangular» en el que los barcos zarpaban de un puerto europeo (o norteamericano) con un cargamento de bienes manufacturados con destino a África Occidental, donde lo cambiaban por esclavos, y de allí iban a América, donde lo cambiaban a su vez por productos de las plantaciones como azúcar, tabaco o arroz, se convirtió en la manera dominante de entender la trata durante los dos siglos y medio posteriores. En fecha reciente, algunos estudiosos han descubierto que la trata no era estrictamente triangular, porque muchos barcos esclavistas no lograban hacerse con un cargamento de retorno en las Antillas inglesas o en América del Norte. Pero, aun así, la idea de un comercio triangular sigue siendo valiosa, porque permite visualizar las tres puntas y componentes esenciales de ese comercio: capital y manufacturas británicos o norteamericanos, fuerza de trabajo de África Occidental y mercancías americanas (en ocasiones materias primas).

En la época en que Postlethwayt escribía, alrededor de cuatro millones de africanos ya habían sido transportados por barcos esclavistas a puertos del Atlántico occidental. Como casi todos los demás Estados marítimos europeos, Gran Bretaña desempeñó un papel importante en las primeras fases de la trata, al concederle un privilegio real en 1762 y subsidiar a la compañía para la que trabajaba Postlethwayt, la Royal African Company, que era un monopolio comercial. La trata era tan costosa y exigía tal concentración de recursos que el capital privado no pudo financiarla originalmente por sí solo. A partir de inicios del siglo XVIII, los llamados librecambistas triunfaron finalmente sobre los monopolios regulados, pero solo después de que el Estado contribuyera a crear la infraestructura del

comercio. De hecho, era esto lo que movía a Postlethwayt a solicitar compensación y apoyo en una época de desregulación.[65]

Los comerciantes británicos y americanos probaron suerte en un comercio con altos costos iniciales y enormes riesgos. En épocas más tempranas, pequeños inversionistas, incluidos algunos artesanos, podían hacer dinero comprando una acción parcial o poniendo un pequeño cargamento en un barco esclavista. Pero en el siglo XVIII el comercio ya estaba firmemente en las manos de comerciantes con enormes capitales y, en la mayoría de los casos, experiencia y conocimientos sobre la trata. Como escribiera John Lord Sheffield en 1790, ello significaba que el comercio estaba a cargo de «hombres con capital, y los aventureros fugaces no se verán alentados a participar en él». Las ganancias de esos grandes comerciantes podían llegar a ser extraordinarias: hasta de un 100 % de la inversión si todo marchaba bien; pero las pérdidas también podían ser inmensas, dados los peligros de enfermedad, insurrección, naufragio y captura por corsarios enemigos. La tasa de ganancia promedio de los inversionistas en la trata en el siglo XVIII era de entre el 9 % y el 10 %, lo que era considerable, pero no excesivo, según los estándares de la época. Postlethwayt tenía en mente esas ganancias y un sistema imperial más vasto cuando señalaba que Gran Bretaña —y, de hecho, todas las potencias marítimas de Europa— estaba erigiendo «una magnificente Superestructura de *Comercio americano y Poderío Naval* sobre *Cimientos africanos*».[66]

Joseph Manesty: la construcción de un barco esclavista, 1745

El comerciante de Liverpool Joseph Manesty quería dos barcos «para el comercio con África» y sabía exactamente cómo deseaba que los construyeran. Le escribió a John Bannister, de Newport (Rhode Island), el 2 de agosto de 1745, para hacerle un pedido transatlántico. Era un momento peligroso para los comerciantes, porque Inglaterra estaba en guerra con

Francia y España, y el propio Manesty había perdido pocos meses antes un barco esclavista nuevo, el *Chance*, de tan adecuado nombre, a manos de un corsario francés. Aun así, las ganancias del comercio eran tentadoras, y los hombres como Manesty lograron que un Liverpool en auge sobrepasara a Londres y Bristol como el principal puerto de la trata en el Atlántico británico.[67] Manesty desarrolló un activo comercio con África Occidental entre 1745 y 1758, en cuanto propietario principal de al menos nueve embarcaciones (y minoritario de varias otras), y patrón del capitán John Newton.[68] Le escribió a Bannister que «ningún comercio [era] impulsado con tanta energía como el africano, y con Razón» —¡las grandes ganancias! —, pero añadió que «los barcos resultan tan escasos aquí que es imposible conseguirlos a ningún precio, o habría contratado uno esta primavera».[69]

La primera instrucción de Manesty era que sus barcos prisiones debían construirse «de la mejor Madera de Roble blanco». Los bosques de Nueva Inglaterra eran ricos en roble blanco de alta calidad, cuya madera es relativamente resistente a la pudrición, y Manesty la quería. También exigía que se le prestara una cuidadosa atención a la calidad de los mástiles. Cinco semanas después escribió: «[…] como ambos Barcos están destinados al África, se le debe prestar una gran atención a la excelencia de sus Mástiles en sentido general». Un mástil roto en la costa de África no resultaba fácil de reemplazar, y podía significar el desastre de un viaje.[70]

Las embarcaciones, escribió Manesty con todo detalle, debían ser «Cuadradas de popa», de 17,67 metros de largo, 6,70 metros de ancho y 3 metros de profundidad en la bodega, con una altura de «5 pies entre Cubiertas» (1,5 metros) para la encarcelación de los esclavos. El palo mayor debía tener 18,28 metros de largo, el penol mayor 13,41 metros, y el mastelero mayor 9 metros; «y todos los demás Palos y Penoles proporcionales». Los barcos dedicados a la trata debían ser fuertes y resistentes, así que Manesty insistía en que ambas embarcaciones fueran construidas con pesadas «planchas de 2 $^{1/2}$ y 3 Pulgadas, con vueltas y

cintas buenas y sustanciales» (las cintas eran anchas juntas de madera atornilladas a los costados del barco). Quería que los mamparos fueran «una viga Sólida», y exigía que «la Santabárbara de la Cubierta Principal [fuera] de 14 Pulgadas Sólidas», unos 35,5 centímetros. Los navíos estarían bien artillados para defenderse de los corsarios, aunque no se especificaba el número de cañones. En una posdata a la carta, Manesty añadió: «2 Troneras para Cañones en la Popa».[71]

Manesty solicitó que los cascos de los barcos fueran «de tamaño medio», esto es lo bastante «esbeltos» para ser veloces y reducir la duración de la travesía, y, por tanto, la mortalidad entre los esclavos, y lo bastante «anchos» para lograr estabilidad y capacidad de carga para los armamentos y las mercancías, algunas veces voluminosas, que había que transportar hasta las costas africanas y desde las plantaciones americanas de regreso a Europa. Manesty quería una nave de buen cuerpo que no cabeceara demasiado, para reducir los efectos de un movimiento excesivo sobre el cargamento humano. Quería que los costados se curvaran hacia afuera, «para una estiba más cómoda [de] los negros entre Cubiertas». Otra característica que deseaba era «redondear la cofa y también las demás cubiertas para alimentar a los negros de la cubierta inferior ubicados a proa y a popa». Las cuadernas debían «dejarse lo suficientemente altas para Sostener Barandillas todo alrededor del Barco», en parte, probablemente, para facilitar la colocación de redes destinadas a impedir que los esclavos suicidas saltaran por la borda. Por último, quería un forro de cobre como protección contra los parásitos que taladrarían los cascos en las aguas tropicales de África. Ordenó que se colocara un revestimiento adicional de tablones de pino, cubierto, como era costumbre, por una capa de alquitrán y pelo de caballo, que se debía añadir cuando los barcos estuvieran aún en los andamiajes de la construcción. Al final, las embarcaciones se forrarían con cobre.[72]

Probablemente a causa de la guerra y los peligros de captura, Manesty escribía que deseaba «invertir el menor dinero posible en las Embarcaciones». Quería «popas Sencillas», dormitorios sin ventanas y poco o ningún trabajo de los ebanistas en el camarote del capitán. Deseaba que todo se hiciera «de manera Adecuada y frugal». Se desconoce cuánto pagó Manesty por sus barcos, pero Elizabeth Donnan señala que en 1747 se podía adquirir una embarcación en Rhode Island por veinticuatro libras esterlinas en papel moneda por tonelada.[73] En 1752, el precio había aumentado a veintisiete libras por tonelada en el caso de un balandro, y treinta y cuatro libras por tonelada en el de una embarcación «de dos cubiertas». En Swansea, ubicada en la cercana Massachusetts, donde también se podía construir el barco, los precios eran una quinta parte menores. Si se asume que siete libras de papel moneda equivalían a una libra esterlina, y se estima que los barcos de dos cubiertas de Manesty tendrían alrededor de cien toneladas de capacidad de carga, cada uno le habría costado un poco más de 500 libras esterlinas (unos 130.000 dólares de 2007). Los barcos más grandes salían a unas 700 libras (182.000 dólares) y algunos superaban las 1.000 libras (260.000 dólares), pero, de cualquier modo, el costo de los barcos era modesto en relación con el valor de los cargamentos que transportarían.[74]

Manesty estaba al tanto de que ciertos elementos esenciales de las embarcaciones se conseguían por un precio menor en Liverpool, de modo que acordó enviar «Cordajes, Velas, Anclas, Clavos» y un cargamento comercial. En junio ya había mandado algunos de los materiales —«Clavos para Forro y Clavijas simples»— y confiaba en que los carpinteros que trabajaban en las embarcaciones se mostraran dispuestos a «recibir Mercancías a cuenta de estos Barcos», sin duda porque los salarios en las colonias norteamericanas eran relativamente altos. Manesty sabía que al constructor le llevaría cerca de un año terminar los barcos, lo que significaba que la botadura tendría lugar en agosto de 1746. En abril de ese

año enviaría a un capitán para la primera embarcación, a fin de que supervisara los detalles de la terminación y pusiera proa a África en cuanto estuviera lista. En su impaciencia por comerciar con esclavos, añadía: «[…] si hubiera una Embarcación de Dimensiones iguales o aproximadas a una de las solicitadas que pueda comprar Barato de inmediato, o de cualquier otro tamaño adecuado para África, preferiría hacerlo y construir una sola, de ser posible».[75]

Manesty podía haber construido sus barcos esclavistas en diversos sitios, o simplemente comprar una o dos embarcaciones construidas para otro tipo de comercio y convertirlas en barcos esclavistas. Esta última habría sido la solución preferida por la mayoría de los comerciantes, dado que la gran mayoría de los barcos usados para la trata no habían sido construidos específicamente para ella. Los tipos de naves que se detallan después —balandros, goletas, bergantines, bricbarcas y barcos— ya estaban más o menos estandarizados en la década de 1720. La forma del casco, las velas y el aparejo cambiaron relativamente poco en el curso de los cien años siguientes, aunque a inicios del siglo XIX comenzaron a preferirse barcos más esbeltos y rápidos.[76]

Si Manesty hubiera ordenado sus embarcaciones unos años antes, quizás se habría dirigido a Londres o a Bristol, los puertos que dominaban el comercio de esclavos a principios del siglo XVIII. Pero cuando le escribió a Bannister, Liverpool los eclipsaba a ambos tanto en la trata como en la construcción de barcos esclavistas. Cuando comenzó a escasear la madera, algunos comerciantes se volvieron hacia los constructores de las colonias norteamericanas, donde los precios eran más bajos. Cada vez más, los barcos que se dedicaban al comercio con África eran «construidos en las plantaciones», como describían el proceso los comerciantes británicos. Se construían en Nueva Inglaterra, sobre todo en Rhode Island y Massachusetts; en el Upper South, Maryland y Virginia; y después de la década de 1760, en el Lower South, fundamentalmente en Carolina del Sur.

Especialmente popular entre los comerciantes de esclavos era el balandro de Bermudas, construido con cedro rojo nativo, que era ligero, fuerte y resistente a la pudrición. A medida que los bosques de robles del nordeste de América del Norte se agotaban lentamente en el curso del siglo XVIII y aumentaba el costo de transportar la madera a la costa, un material preferido fue el pino amarillo del Sur, lo que significó que buena parte de la madera para la construcción de barcos esclavistas fue cortada por prisioneros, muchos de los cuales habían cruzado el Atlántico en barcos esclavistas. Los constructores de Liverpool llegaron a importar pino de las colonias esclavistas de Virginia y Carolina para construir barcos esclavistas en sus propios astilleros. Esto apunta a una de las maneras en las que la trata contribuyó a reproducirse a escala internacional. Los barcos trasladaban a los trabajadores, quienes cortaban la madera para fabricar más barcos.[77]

Los constructores de Liverpool, que pronto se convertiría en la capital del comercio de esclavos, comenzaron a construir barcos esclavistas por encargo alrededor de 1750. Desde hacía largo tiempo, la construcción de barcos había sido un elemento central de la prosperidad comercial de la ciudad, y cuando los comerciantes del lugar empezaron a invertir cada vez más en el comercio con África, les empezaron a hacer pedidos de barcos a los constructores locales. En 1792 había nueve astilleros para la construcción de barcos y otros tres para fabricar botes. La mayoría de los barcos se construían en «la laguna», que es la ensenada que forma la marea en el río Mersey. En las dos décadas previas a la abolición (1787-1808), los astilleros de Liverpool construyeron 469 embarcaciones, un promedio de 21 al año. (La firma constructora cuyo nombre resultaba más tranquilizador para los comerciantes era Humble and Hurry,[78] así bautizada por los constructores Michael Humble y William Hurry). Ya en la década de 1780, el movimiento abolicionista había logrado politizar la construcción de barcos en el bastión más fuerte del comercio de esclavos. William Rathbone, un importante hombre de negocios cuáquero, se negó a venderles

madera a los astilleros que construyeran barcos esclavistas. Aun así, en Liverpool se siguieron botando al agua barcos esclavistas hasta el momento mismo de la abolición, después de lo cual tuvieron que ser reformados para otros propósitos.[79]

Nicholas Pocock, un antiguo marino convertido en artista, dibujó en 1760 la imagen de un astillero de Bristol propiedad del maestro constructor Sydenham Teast. No resulta claro si alguna de las embarcaciones retratadas era un barco esclavista, pero sí que Bristol tenía en esa época una gran participación en la trata, y que el propio Teast invertía en ella. Contemplando el cuadro resulta posible percatarse de que se necesitaba un pequeño ejército de trabajadores para construir un barco esclavista, sobre todo uno de tamaño promedio, esto es, de doscientas toneladas. El maestro constructor dirigía la compleja tarea, en la que participaban docenas de trabajadores, y que comenzaba con la colocación de la quilla, a la que se unían las cuadernas. A medida que crecía el casco, se construía a su alrededor una estructura temporal, para poder colocar las planchas por dentro y por fuera y para que sirviera de almacén temporal. Los calafateadores rellenaban los espacios entre las planchas con estopa de calafate (soga de henequén destrenzada). En cuanto el casco estaba terminado, llegaban nuevos artesanos y la escena se tornaba aún más movida. Los ebanistas construían barandillas y le daban la terminación al interior. Los herreros se encargaban de los herrajes (y más tarde llevaban las anclas a bordo). Los albañiles ponían los ladrillos que sustentaban la cocina (el barco esclavista necesitaba un horno y una chimenea especiales), mientras que un hojalatero forraba los imbornales y un vidriero instalaba ventanas de vidrio en la popa. Los mástiles, las poleas y el cordaje requerían de fabricantes de mástiles y vergas, quienes trabajaban con fabricantes de poleas y de soga; después llegaban los aparejadores para instalar el sistema. Los fabricantes de velas proveían la lona, y los de botes llevaban a bordo la yola y la falúa, con remos tallados por el fabricante de

ese ramo. Los toneleros se encargaban de los barriles para el cargamento, las provisiones y el agua. Dependiendo del lujo y las decoraciones que quisiera el comprador del barco, llegaban a continuación los pintores, los tallistas y los encargados de la terminación. Finalmente arribaban los carniceros, los panaderos y los cerveceros para avituallar la nave.[80]

La construcción de barcos era un oficio antiguo, en el que un conocimiento altamente especializado se pasaba de generación en generación mediante un sistema de maestros y aprendices. Durante la mayor parte del siglo XVIII, los constructores siguieron haciendo sus barcos «a ojo», o a partir de modelos, lo que implica que han llegado a nuestros días pocos dibujos a escala de los barcos de esa época. Los constructores utilizaban obras publicadas, como *The Shipbuilder's Assistant* (1711), o *Britain's Glory; or, Ship-Building Unvail'd, being a General Director for Building and Compleating the said Machines* (1729), ambas de William Sutherland y muy influyentes. Otros autores sumamente leídos eran John Hardingham, Mungo Murray, Fredrik Henrik af Chapman, Marmaduke Stalkartt, William Hutchinson, David Steel y Thomas Gordon.[81] La construcción de barcos era un oficio realmente internacional, dado que los constructores mismos solían viajar, lo que les producía una gran preocupación a los Gobiernos. Y lo que resultaba aún más revelador: los barcos también viajaban, lo que permitía una transferencia relativamente fácil del oficio, los conocimientos y la tecnología. Los constructores solían estudiar las embarcaciones producidas en otras naciones para evaluar el estado del arte en cada momento. Ello contribuía a difundir una uniformidad general del diseño y la producción. Los barcos esclavistas de todas las naciones europeas eran bastante similares en su diseño y su construcción durante el siglo XVIII.[82]

Pero «la ciencia» lentamente se introducía en el oficio y lo transformaba, como indica la entrada correspondiente a «arquitectura naval» en la edición de 1780 del *Universal Dictionary of the Marine*, de William Falconer, y la

creación en 1791 de la Society for the Improvement of Naval Architecture, dedicada a reunir y divulgar información científica sobre diversos tópicos más allá de las fronteras nacionales. La sociedad publicaba obras de temas que iban desde acontecimientos y tácticas navales y defensa militar hasta física (fluidos y materiales) y matemáticas (tablas). Convocaba concursos y premiaba propuestas científicas acerca de cómo calcular el tonelaje de los barcos, cómo fortalecer la construcción del cuerpo del barco, cómo deshacerse del agua de la sentina, cómo establecer las proporciones entre mástiles y penoles, cómo prevenir y controlar los incendios a bordo, cómo salvar un barco que se hundía. Deseaba promover el pensamiento sobre «las leyes de los cuerpos que se desplazan por el agua a diferentes velocidades». La ciencia también tuvo manifestaciones gráficas, ya que se le dio más atención en los dibujos de los barcos a las proporciones y la perspectiva, como se aprecia en la imagen del *Brooks*.[83]

El capitán Anthony Fox: la tripulación de un barco esclavista, 1748

Un documento inusual que se conserva en el archivo de la Society of Merchant Venturers de Bristol brinda una visión bastante completa de la tripulación de un barco esclavista: los trabajadores que zarparían hacia África en la máquina llamada *Peggy* el 13 de agosto de 1748. El capitán Anthony Fox redactó «An Account of Men Belonging to the Snow Peggy» (una embarcación de dos palos), que brinda abundante información sobre sí mismo y sus treinta y ocho tripulantes. Sus edades oscilaban entre los quince y los cuarenta y dos años, y los mayores a bordo eran el propio capitán Fox y otros dos hombres. La edad promedio era de veintiséis años, y la de los marinos comunes habría sido menor de excluir a los oficiales, generalmente mayores. (A pesar de consignar una gran cantidad de información, Fox no indicó las labores que realizaba cada uno de sus hombres). A despecho de su relativa juventud, casi una tercera parte de los

tripulantes —doce de treinta y nueve— encontraría una muerte prematura en el viaje. El capitán Fox apuntó también la «talla», palabra con la que se refería a la estatura. Quizás le prestó atención a ese detalle porque con sus 1,77 metros era el hombre más alto de a bordo. El promedio de estatura era de 1,67 metros.[84]

Los hombres del *Peggy* eran viajeros curtidos. Una de las columnas de la relación del capitán Fox era «lugar de nacimiento» en vez de «lugar de residencia», que era lo que comúnmente se consignaba. Los miembros de la tripulación del *Peggy* eran originarios fundamentalmente de las ciudades portuarias de Gran Bretaña, pero en un sentido amplio, pues provenían de Inglaterra, Gales, Escocia e Irlanda. Unos pocos eran extranjeros: había cuatro suecos, y otros procedentes de Holanda, Génova y Guinea. El capitán Fox había nacido en Montserrat. Los miembros de la tripulación habían navegado en diversos barcos mercantes y buques de la Marina de Gran Bretaña a África, las Antillas, América del Norte, las Indias Orientales y el Mediterráneo, sobre todo a Turquía. Varios habían sido desmovilizados en 1748 al terminar la guerra de Sucesión austríaca. Sus barcos anteriores incluían navíos de guerra como el HMS *Russell*, el HMS *Devonshire*, el HMS *Torbay* y el HMS *Launceston*. Uno había servido en la «Bombarda *Salamander*». El marinero africano John Goodboy había viajado antes en el «Buque de Guerra Defiance».

El capitán Fox también registró el «color de la tez», probablemente para poder identificar a los fugitivos en caso de necesidad en algún momento de la travesía. El capitán solo empleó dos categorías para el color de la tez: «trigueño» y «negro». La mayoría eran «trigueños», incluido el capitán. Los que consideró «negros» eran Robert Murray, de Escocia; Peter Dunfry, de Irlanda; Perato Bartholomew, de Génova; y el africano John Goodboy.

La división del trabajo en el barco de Fox habría sido similar a la que imperaba en todos los barcos para la navegación de altura en el siglo XVIII, con unos pocos rasgos especiales. Un barco esclavista típico contaba con un

capitán, un primer y un segundo oficial, un médico, un carpintero, un contramaestre, un artillero (o armero), a menudo un tonelero, un cocinero, de diez a doce marineros, un puñado de trabajadores de tierra firme y uno o dos grumetes. Los barcos de mayores dimensiones tenían un tercer e incluso un cuarto oficial, asistentes del médico y de los distintos trabajadores cualificados, en especial el carpintero y el artillero, y algunos marineros y trabajadores de tierra adicionales. Los elementos inusuales eran el número de oficiales, la necesidad de un médico y la cantidad de marineros y trabajadores de tierra. Esos miembros adicionales de la tripulación eran un reflejo de los peligros especiales de la trata, de la necesidad de contar con más personas para vigilar a los esclavos y resistir la alta mortalidad de la costa africana y la travesía atlántica. La división del trabajo asignaba responsabilidades y estructuraba las relaciones laborales de la tripulación, creando una jerarquía de papeles a desempeñar y una escala salarial correspondiente. Un barco esclavista, al igual que un buque de guerra, requería de una amplia variedad de habilidades. Era «una máquina demasiado grande e inmanejable» como para que la operaran novatos.[85]

La organización del trabajo en el barco esclavista comenzaba con el capitán, que era la primera persona que el dueño del barco contrataba y la última a la que relevaba de su responsabilidad al término del viaje. Era el representante del comerciante y su capital durante todo el viaje. Su mandato consistía en «encargarse de la navegación y todo lo relacionado con el cargamento, el viaje, los marineros, etc.». Era él quien contrataba a la tripulación, procuraba las provisiones, supervisaba el embarque del cargamento original y conducía todos los asuntos del viaje, desde la compra de los esclavos en África hasta su venta en las Américas. Atendía la navegación del barco, cuidaba de las brújulas y daba las órdenes de trabajo. En las embarcaciones menores, dirigía una de las dos guardias. Era el monarca de su mundo de madera. Poseía una autoridad casi absoluta y la usaba como entendía para mantener el orden social a bordo de la nave.

La mayoría de los barcos esclavistas contaba con al menos dos oficiales, porque la alta mortalidad exigía que hubiera a bordo varias personas que supieran de navegación. El primer oficial era el segundo de a bordo, aunque su poder era muy inferior al del capitán. Dirigía una de las guardias y el resto del tiempo atendía al funcionamiento básico del barco. Se ocupaba de la rutina diaria y ponía a trabajar a la tripulación. Entre sus responsabilidades estaba atender a la seguridad de la embarcación garantizando que los esclavos se mantuvieran controlados. También supervisaba su alimentación, su ejercitación y su salud. A menudo asumía la tarea de «estibar» a los cautivos bajo cubierta. En las zonas de África en las que el comercio se realizaba en botes, se hacía cargo de uno de ellos, lo que significaba que a menudo conducía el intercambio, compraba esclavos y los llevaba al barco.

El capitán William Snelgrave abundó sobre la mayoría de esas responsabilidades en su «Instructions for a first mate when in the road att Whydah», escrito para el primer oficial John Magnus en 1727. Su principal preocupación era la seguridad. Aconsejaba un estrecho control, sobre todo de «los Esclavos varones fuertes y curtidos». Había que comprobar cuidadosamente el estado de sus cadenas; colocar centinelas de guardia que dispararan sus armas a la hora de la cena (para prevenir «insurrecciones»); garantizar que nadie se apropiara del bote o saltara por la borda. Almacenar las vituallas con seguridad y limpieza; cocer bien el *dab-a-dab* (un puré de habas, arroz y maíz) de los esclavos para evitar enfermedades; y darles agua tres veces al día, tabaco una vez a la semana, y un trago de aguardiente en las mañanas frías. Entretenerlos con música y bailes en las tardes. Sugería que se empleara a algunos de los esclavos para limpiar entre cubiertas, y que se les diera «un trago diario cuando realizan bien su tarea». Si se declaraba un caso de viruela entre los esclavos, aislar de inmediato al enfermo para evitar el contagio. Si enfermaban los marineros, darles una alimentación especial: azúcar, mantequilla, avena. Y añadía: «Cuando

muera un Esclavo, que el Sr. Willson y algún oficial estén presentes a la hora de lanzarlo a las aguas, y que se anote el día del mes y la enfermedad de la que murió». En caso de muerte de un marinero, «hacer un Inventario de lo que deja; y guardar las cosas en su baúl y después clavar la tapa». El primer oficial tenía muchas responsabilidades, y también las tenían, en proporciones decrecientes, el segundo, el tercer y el cuarto oficial.[86]

La difícil tarea del médico consistía en mantener vivos a los miembros de la tripulación y a los esclavos desde una orilla del Atlántico hasta la opuesta. Ayudaba en la compra de esclavos, a los que inspeccionaba en busca de señales de enfermedad o debilidad, sabiendo que los saludables tendrían más posibilidades de sobrevivir a la estancia en la costa africana y la travesía, y que alcanzarían mejores precios en las Américas. Una vez que los esclavos subían a bordo, el médico los atendía diariamente, intentaba darles respuesta a sus quejas, diagnosticaba enfermedades y prescribía medicamentos. También trataba a la tripulación, que sufría de varias dolencias una vez que cruzaba la barrera coralina patogénica en su ruta hacia África Occidental. A principios del siglo XVIII, solo los barcos de mayores dimensiones llevaban un médico, y los barcos esclavistas norteamericanos, más pequeños y veloces, muchos de los cuales zarpaban de Rhode Island, rara vez lo tuvieron en su tripulación a lo largo del siglo, sino que en su lugar llevaban un «libro de recetas» que indicaba las medicinas que debía usar el capitán. Tras la aprobación en 1788 de la Ley Dolben, o Ley sobre el Transporte de Esclavos, a todos los barcos esclavistas británicos se les exigió llevar un médico a bordo, y al médico se le exigía a su vez que llevara un registro de las enfermedades y las muertes que ocurrían durante el viaje.[87]

El carpintero, un especialista importante en el mundo de madera, era responsable de la solidez estructural del barco y sus diversas partes. Revisaba regularmente el casco e introducía estopa de calafate y tacos de madera en las junturas de las planchas para mantener al barco hermético.

También reparaba los mástiles, los penoles y la maquinaria. Le daba al barco esclavista varias de sus características distintivas. Durante el viaje hacia África, construía la barricada en la cubierta principal y los mamparos y las plataformas en la cubierta inferior, con lo que un barco mercante genérico se transformaba en barco esclavista. Les prestaba especial atención a la falúa y la yola, especialmente cuando eran importantes para el comercio, como ocurría en la Costa de Barlovento. El carpintero había aprendido su oficio como aprendiz, y en ocasiones entrenaba a un asistente en el barco.

Entre los oficiales de menor rango y los trabajadores cualificados estaban el contramaestre, el armero, el tonelero y el cocinero. El contramaestre, al igual que el primer oficial, era una especie de capataz. Era responsable de los aparejos, se ocupaba del mantenimiento de cables y anclas, y en algunas embarcaciones estaba a cargo de las esclavas. El artillero o armero se encargaba de las armas de fuego, las municiones y la artillería, así como de los candados y las cadenas. Era sumamente importante en una época en la que muchos consideraban que el comercio era una forma de hacer la guerra, y en una nave que era, a todos los efectos, una prisión flotante. El tonelero construía y reparaba los barriles y bocoyes en los que se embarcaban y preservaban muchas mercancías (en especial el azúcar y el tabaco), además de los alimentos y sobre todo el agua; podía también desempeñar otras tareas de carpintería. En el barco esclavista, como en otras embarcaciones, el cocinero era en ocasiones un marino de más edad que había visto tiempos mejores y ya era incapaz de subir a lo alto de los mástiles o realizar un trabajo físico pesado. O podía ser también un afroamericano, lo que hizo que el «cocinero negro» se convirtiera en el siglo XVIII en un personaje familiar en todo tipo de barcos, incluidos los esclavistas. Su tarea era ardua, porque tenía que alimentar a trescientas o cuatrocientas personas dos veces al día. Según la tripulación, y probablemente también según los esclavos (si

dispusiéramos de alguna evidencia de sus opiniones), el cocinero no habría sido considerado un trabajador «cualificado».

El marinero común era una persona entrenada para manejar un barco, para «aferrar, arrizar y timonear» como decía la antigua frase. Sabía cómo subir y bajar por las escalerillas de cuerda, cómo desplegar las velas, cómo empalmar los cabos trenzándolos por las puntas y cómo gobernar el barco. Ya en el año 1700 las labores de la marinería eran muy similares en todas partes. Los marineros circulaban de barco en barco, y en cada uno de ellos las tareas que debían realizar y las habilidades que se requerían de ellos eran esencialmente las mismas. Un «marino competente» sabía cómo realizar todos los aspectos del trabajo de un barco. Los esclavistas contrataban también, por salarios menores, a «marinos ordinarios», por lo general hombres más jóvenes y menos experimentados que estaban todavía aprendiendo los misterios de una ocupación peligrosa. El marinero de un barco esclavista era también el guardián de una prisión. Invertía mucho tiempo supervisando y custodiando a los esclavos mientras se bañaban, comían, bailaban o permanecían sentados en la cubierta principal. Era la labor doméstica o de reproducción del barco.

La mayoría de los barcos esclavistas, sobre todo después de 1750, llevaban a bordo a cierto número de trabajadores de tierra. Se trataba de trabajadores jóvenes no cualificados, provenientes del campo o la ciudad, que se enrolaban en un barco esclavista cuando escaseaban los empleos en los muelles, como a menudo ocurría en tiempos de paz. Su trabajo consistía en lo fundamental en cuidar de los esclavos, aunque también se los empleaba en diversos trabajos manuales no cualificados a bordo de la nave o en tierra. En el curso del viaje aprendían el trabajo del barco, y al cabo de dos o tres travesías pasaban a la categoría de marinos ordinarios. Hasta ese momento solo estaban por encima de los grumetes en la jerarquía laboral del barco. Los grumetes, que solían oscilar entre los ocho y los catorce años de edad y eran entre uno y tres por barco, estaban siendo «acostumbrados al

mar» como aprendices, por lo general del capitán. Como Samuel Robinson, realizaban tareas diversas y eran víctimas de una gran cantidad de bromas pesadas e incluso crueles.

Thomas Clarkson: la diversidad de las embarcaciones de esclavos, 1787

Como descubriera para su profundo asombro el abolicionista Thomas Clarkson en 1787, un barco de casi cualquier tamaño podía ser un navío esclavista. Clarkson se había trasladado de Londres a Bristol para reunir informaciones sobre la trata. Le interesaba especialmente «la construcción y las dimensiones» de los barcos y el almacenamiento de los cuerpos de los futuros trabajadores de las plantaciones. Como pocos meses antes había subido a bordo del *Fly* —a las órdenes del capitán Colley—, un barco de doscientas toneladas más o menos típico anclado en el Támesis, Clarkson tenía una imagen clara de lo que era un barco esclavista. Lo conmocionó encontrar en Bristol «dos pequeños balandros» preparándose para zarpar hacia África. Uno era una embarcación de solo veinticinco toneladas; su capitán tenía intenciones de embarcar setenta esclavos. El otro era aún más pequeño. Tenía once toneladas y acogería a bordo solamente a treinta esclavos. Uno de los acompañantes de Clarkson le explicó que las embarcaciones de esas dimensiones a veces se utilizaban como barcazas para remontar los ríos de África Occidental que desembocaban en la costa, recogiendo tres o cuatro esclavos en cada viaje y trasladándolos a los barcos grandes anclados frente a la costa y cuyo destino era el Nuevo Mundo. Pero las embarcaciones pequeñas descubiertas por Clarkson se tenían por barcos esclavistas y transportarían a sus cautivos a las Antillas inglesas.[88]

Clarkson no lo creyó. Llegó a preguntarse si sus informantes intentaban engañarlo para que hiciera declaraciones absurdas y fácilmente refutables acerca de la trata, y así «dañar la gran causa que había abrazado». Se enteró de que una de las dos embarcaciones había sido construida como «barco de

placer para solo seis personas» en el río Severn y que una de ellas o ambas se venderían como embarcaciones de placer después de trasladar sus esclavos a las Antillas. Clarkson decidió medir ambas naves y pedirle a uno de sus acompañantes que buscara al constructor y obtuviera también sus medidas. La información oficial coincidió con la obtenida por Clarkson. En la mayor de las dos embarcaciones, el área donde los esclavos permanecerían encarcelados medía 9,44 metros por 3,10 metros de ancho, y se estrechaba a 1,5 metros en los extremos. Clarkson calculó que a cada esclavo le corresponderían unos 3 pies cuadrados, o 0,27 metros cuadrados. En la más pequeña de las embarcaciones, el espacio destinado a alojar a los esclavos era de 6,7 metros de largo y 2,4 metros de ancho (que se reducía a algo más de un metro en los extremos). La altura de la quilla al bao era de 1,72 metros, pero un metro estaba ocupado por «lastre, carga y provisiones», lo que dejaba a cada uno de los treinta esclavos 0,37 metros cuadrados y unos 80 centímetros de espacio vertical. Todavía incrédulo, Clarkson hizo que cuatro personas realizaran averiguaciones independientes para confirmar que las embarcaciones realmente se dirigían a África. Los cuatro corroboraron la afirmación original, y el propio Clarkson pronto lo confirmó al consultar documentos oficiales de la aduana de Bristol.[89]

Clarkson se habría sentido aún más asombrado de haber sabido que el barco de once toneladas que encontró no era el más pequeño del que se tenían noticias. Una embarcación de diez toneladas con el nombre de *Hesketh* zarpó de Liverpool con destino a la Costa de Barlovento y trasladó a treinta esclavos a San Cristóbal en 1761, y embarcaciones de esas mismas dimensiones transportaron esclavos a Cuba y Brasil a mediados del siglo XIX. Dos barcos de once toneladas, el *Sally* y el *Adventure*, viajaron de Rhode Island a África en 1764 y 1770. Como llegó a saber Clarkson, hasta las naves más pequeñas podían ser barcos esclavistas.[90]

En el otro extremo del espectro estaba el *Parr*, un gigante construido en Liverpool por John Weight en 1797 y bautizado en honor de Thomas y John

Parr, miembros de una eminente familia local de comerciantes de esclavos. Se trataba de un barco de popa cuadrada y dos cubiertas, de casi treinta y nueve metros de largo y casi diez metros de ancho en la cubierta, con tres palos, crujías de habitaciones y un mascarón de proa con figura de mujer. El barco estaba fuertemente artillado con veinte cañones y doce carronadas de dieciocho libras. Un contemporáneo apuntó: «Los que la juzgan la consideran una embarcación muy hermosa y la mayor que zarpa de este puerto para el comercio con África, para el que fue diseñada». Construido para albergar a setecientos esclavos y una tripulación de cien marineros, el *Parr* no solo era el mayor barco esclavista de Liverpool, sino de todo el Atlántico británico. No obstante, tuvo un final repentino y trágico poco después de su botadura a cargo de Wright y su cuadrilla de trabajadores del astillero. En un comercio tristemente famoso por sus catástrofes humanas, el *Parr* sufrió una de las mayores: en 1798, en su primer viaje a la Ensenada de Biafra, en específico a Bonny, después de que el capitán David Christian hubiera llegado a la costa y recibido a bordo a doscientos esclavos, el barco explotó y mató a todos los que se encontraban en él. Se desconoce la causa de la explosión.[91]

Si el diminuto balandro de once toneladas que halló Clarkson representaba un extremo del espectro y el enorme *Parr* el otro, ¿cuáles eran las embarcaciones más típicas en términos de diseño y dimensiones? Los comerciantes de esclavos de Gran Bretaña y Norteamérica empleaban de preferencia balandros, goletas, bergantines, bergantines goletas, bricbarcas, barcas y barcos.[92] Los barcos esclavistas tendían a ser de tamaño y capacidad de carga medianos: eran más pequeños que los barcos empleados para el comercio con las Antillas y las Indias Orientales, más o menos del mismo porte que los que navegaban por el Mediterráneo, y de mayores dimensiones que los dedicados al comercio con la Europa septentrional o al comercio costero. Como todas las embarcaciones dedicadas al comercio en el siglo XVIII, tendieron a aumentar de tamaño con el tiempo, aunque esta

tendencia fue más evidente en Bristol, Londres, y especialmente Liverpool, que en el Nuevo Mundo. Los comerciantes y los capitanes norteamericanos que se dedicaban a la trata preferían embarcaciones más pequeñas, sobre todo balandros y goletas, que requerían tripulaciones más reducidas y cargaban menos esclavos africanos, los que, por tanto, podían reunirse más rápidamente en estancias más cortas en la costa de África. Los comerciantes británicos preferían las embarcaciones un poco mayores, que exigían una mayor coordinación logística, pero prometían mayores ganancias, al tiempo que compartían algunas de las ventajas de las embarcaciones norteamericanas de menores dimensiones. Las embarcaciones construidas para un puerto podían no funcionar en otros, como señalaron los comerciantes de esclavos de Liverpool en 1774 al afirmar del esclavista norteamericano *Deborah* que «aunque fue construido de la manera usual para el Comercio entre Rhode Island y África», presumiblemente llevando ron, «no resulta adecuado de ninguna manera para el Comercio desde Liverpool».[93]

El más pequeño de los barcos que vio Clarkson era un balandro, barco que no era inusual en la trata, sobre todo en el caso de los que zarpaban de puertos norteamericanos. El balandro solía oscilar entre las veinticinco y las setenta y cinco toneladas, tenía un solo palo, aparejos a proa y a popa y una vela mayor atada «a la parte delantera del mástil y a un largo botalón por debajo, lo que ocasionalmente la hace dar bandazos». Era veloz en el agua y fácil de maniobrar, dado su poco calado y su ligero desplazamiento. Exigía una tripulación modesta de entre cinco y diez marinos. Un ejemplo de este tipo de embarcación apareció en el *Newport Mercury* (de Rhode Island) el 7 de enero de 1765. Se ofrecía en venta «un BALANDRO de unas 50 Toneladas, completamente adaptado como Negrero, con todos sus Aparejos. También algunos negritos».[94] El capitán William Shearer proporcionó una descripción más detallada después de que su balandro, el *Nancy*, fuera capturado por la tripulación amotinada en el río Gambia en abril de 1753.

Construido en Connecticut solo nueve meses antes y con una capacidad de setenta toneladas, el *Nancy* era de popa cuadrada y su popa y su alcázar estaban muy altos con respecto a la cubierta, tenía seis troneras a cada lado, llevaba cuatro cañones pequeños y tenía un timón de rueda. La mayor parte del exterior había sido pintada de negro. La popa era amarilla, lo que hacía juego con las cortinas del camarote y con un pequeño friso cercano. Otro friso era de color perla, mientras que el área alrededor de las troneras y la toldilla tenía unas rayas rojas. El capitán Shearer añadió que la embarcación «no estaba Registrada ni tenía Documentos de Aduana relativos a su Cargamento», quizás porque la tripulación los había destruido. Su comentario final fue que el *Nancy* «es un Barco muy marinero, y navega sumamente bien tanto en contra como a favor del Viento».[95]

Las embarcaciones de dos palos eran comunes en el comercio esclavista. La goleta, salida de los astilleros norteamericanos a inicios del siglo XVIII, tenía en el *Betsy* —vendido en subasta pública en Crafts North Wharf, Charleston (Carolina del Sur), en 1796— un buen ejemplo. Se describía como «un buen barco de dos cubiertas, bien calculado para negrero, de unas 90 toneladas, y puede hacerse a la mar de inmediato, dado que está en buen estado». El bergantín o bergantín goleta y la bricbarca (*snow* o *snauw*), que tenían el mismo casco, pero aparejos diferentes, eran especialmente populares en el comercio esclavista, en buena medida debido a su tamaño intermedio. Oscilaban entre las treinta y las ciento cincuenta toneladas, y el barco esclavista promedio tenía unas cien. Las naves de esas dimensiones a menudo contaban con más espacio aéreo y en cubierta por tonelada que las mayores, como señalara *sir* Jeremiah Fitzpatrick, médico, en 1797.[96]

Según William Falconer, compilador de uno de los mayores diccionarios marítimos del siglo XVIII, el barco ocupaba «el primer lugar entre los navíos que surcan el océano». Era la mayor de las embarcaciones empleadas en el comercio esclavista, y combinaba una buena velocidad con una espaciosa capacidad de carga. Tenía tres palos, cada uno de los cuales llevaba un palo

macho, un mastelero y, con mucha frecuencia, un juanete. Como navío de guerra, el barco era una especie de «fortaleza o ciudadela flotante» que llevaba baterías de cañones y poseía un enorme poder de destrucción. Como barco mercante, su tamaño era más variable, ya que oscilaba entre las cien y las quinientas toneladas o más, que alcanzaban algunos como el *Parr*, y era capaz de transportar a entre setecientos y ochocientos esclavos. El barco esclavista promedio tenía las dimensiones del primero que viera Clarkson, el *Fly*, esto es, unas doscientas toneladas. Bastante típico era el *Eliza*, destinado a venderse en una subasta pública en la Carolina Coffee House, Charleston, el 7 de mayo de 1800. Anclado en el muelle de Goyer, con «todos sus accesorios», listo para ser inspeccionado por cualquier posible comprador se encontraba el barco de fondo de cobre y doscientas treinta toneladas, «preparado para llevar 12 cañones, de desplazamiento notablemente rápido, adaptado al comercio con las Antillas o África, sumamente bien aprovisionado, y listo para hacerse a la mar con poco gasto».[97]

Con el crecimiento y la transformación de la trata a lo largo del tiempo, el barco esclavista evolucionó. La mayoría de los barcos de esclavos eran embarcaciones típicas de su época, y no habían sido construidos específicamente para la trata. Naves de muchos tamaños y tipos participaron en el comercio de esclavos durante todo el período de 1700 a 1808, pero también es cierto que después de 1750 surgió un barco esclavista más especializado, en particular de los astilleros de Liverpool. Era más grande y tenía más características especiales: troneras de ventilación, fondo de cobre, más espacio entre las cubiertas. El barco sufrió otras modificaciones a fines de la década de 1780 como resultado de las presiones del movimiento abolicionista y de la aprobación por el Parlamento de una legislación encaminada a mejorar la salud de marineros y esclavos y el trato que a ambos se les dispensaba. El barco esclavista, como sabían por distintos motivos Malachy Postlethwayt, Joseph Manesty,

Abraham Fox y Thomas Clarkson era una de las tecnologías más importantes de la época.

John Riland: la descripción de un barco esclavista, 1801

John Riland leía la carta de su padre con creciente horror. Corría el año 1801 y era hora de que el joven regresara a la plantación de su familia en Jamaica tras terminar sus estudios en Christ Church, Oxford. Su padre le daba instrucciones precisas: debía trasladarse de Oxford a Liverpool, donde viajaría como pasajero en un barco esclavista. De allí se dirigiría a la Costa de Barlovento en África, supervisaría la compra y el embarque de un «cargamento vivo» de esclavos y cruzaría con ellos el Atlántico hasta llegar a Port Royal, en Jamaica. El joven Riland conocía las ideas antiesclavistas y tenía serias dudas acerca del comercio de carne humana; no tenía, señaló, deseos de quedar «aprisionado en un lazareto flotante con una multitud de esclavos enfermos y miserables». Lo consoló el comentario de uno de sus compañeros de estudios de que los testimonios recientes de los abolicionistas sobre la travesía atlántica y el barco esclavista eran «vilmente exagerados».[98]

El padre de Riland, al igual que su hijo, había comenzado a albergar ciertas dudas sobre la esclavitud. Parece ser que su conciencia cristiana le decía que el joven que heredaría las propiedades de la familia debía ver de primera mano la realidad de la trata. El hijo obediente hizo lo que le ordenaba el patriarca. Fue a Liverpool y se embarcó como pasajero de privilegio con un cierto «capitán Y____» en el *Liberty*. Riland aprovechó esa experiencia para componer uno de los relatos más detallados sobre un barco esclavista que se hayan escrito jamás.[99]

Cuando Riland subió a bordo del barco que lo llevaría a África y al otro lado del Atlántico, el capitán ya sabía, aparentemente, que no veía la trata con buenos ojos. Por tanto, el hombre a cargo del mundo de madera estaba

decidido a presentarle el barco y sus prácticas a la mejor luz posible. Intentó, escribió Riland, «suavizar las circunstancias asquerosas que sabía que sobrevendrían cuando llegáramos a tierra [en África]; también durante nuestra estancia en la costa y en el subsiguiente viaje a Jamaica». Riland consignó la compra de más de doscientos cautivos, el hacinamiento, las enfermedades y las muertes inevitables. El capitán también se dio a la tarea de instruir a su joven pasajero. Se sentaba noche tras noche en el camarote del capitán (donde Riland dormía y comía) para conversar con él a la tenue luz de unas lámparas que se balanceaban y explicarle pacientemente los beneficios que obtenían «los descendientes de Cam» cuando se los enviaba a las plantaciones americanas como la que era propiedad de Riland padre.

Poco después de que el capitán completara su «cargamento viviente» en la costa africana, le informó a Riland que ahora vería que «un barco de esclavos era algo muy diferente a lo que se decía». Se refería a la propaganda abolicionista, que había cambiado la opinión pública en Inglaterra y otros lugares. Para contrarrestarla, le mostraría a su pasajero «a los esclavos disfrutando de su feliz estado». Con el fin de ilustrar el punto, se acercó a las esclavas de a bordo y les dijo unas palabras «a las que respondieron con tres hurras y grandes risas». Después se dirigió a proa en la cubierta principal y «les dijo las mismas palabras a los hombres, quienes le dieron la misma respuesta». Volviéndose triunfante hacia Riland, el capitán dijo: «¿No estáis convencido ahora de que el señor Wilberforce tiene ideas muy erróneas sobre los barcos de esclavos?». Se refería al líder parlamentario que había denunciado los horrores del transporte de los esclavos. Riland no estaba convencido. Pero sentía curiosidad por saber si el capitán le había dicho la verdad. Por tanto, observó atentamente «la economía de este barco de esclavos».[100]

En su descripción de una nave de tamaño mediano, aparentemente una barca o un barco de aproximadamente ciento cuarenta toneladas, Riland comenzó por la cubierta inferior, los compartimentos donde doscientos

cuarenta esclavos (ciento setenta hombres y setenta mujeres) permanecían encarcelados durante dieciséis horas o más al día. Riland vio las características de prisión del barco. Los aproximadamente ciento cuarenta hombres, encadenados en parejas por las muñecas y los tobillos, estaban estibados inmediatamente debajo de la cubierta principal, en un espacio que se extendía desde el palo mayor hasta la proa. La distancia entre la cubierta inferior y los baos encima de ella era de 1,3 metros, de modo que la mayoría de los hombres no podía erguirse. Riland no mencionó la existencia de plataformas, que solían construirse en la cubierta inferior de los barcos esclavistas, con un ancho de 1,80 metros desde la borda hacia adentro, para aumentar el número de esclavos que la embarcación podía transportar. Probablemente el barco llevaba el número máximo de esclavos que estipulaba la Ley Dolben de 1788, que permitía a los barcos esclavistas cargar a cinco cautivos por cada tres toneladas de capacidad de carga.

Encima, sobre la cubierta superior, un gran enjaretado de madera cubría la entrada al compartimento de los hombres, con el objetivo de permitir que entrara «aire suficiente». Para ese mismo fin, habían sido abiertos dos o tres pequeños escotillones —unos agujeros para permitir la entrada del aire— en el costado del barco, aunque en ocasiones permanecían cerrados. En la parte posterior del compartimento había un «mamparo muy fuerte» construido por el carpintero del barco de manera que no obstruyera la circulación del aire a través de la cubierta inferior. Aun así, Riland consideraba que la ventilación bajo cubierta era pobre, lo que significaba que los hombres estaban sujetos a una «atmósfera sumamente impura y opresiva». Y lo que es peor, tenían poco espacio: el que se les asignaba era «demasiado pequeño para su comodidad y su salud». Riland se percató de que los hombres, cuando los subían a cubierta, se veían «lívidos y horribles, y también abatidos y desanimados». Como permanecían durante muchas horas seguidas en la oscuridad, salían cada mañana pestañeando con fuerza porque les molestaba la luz del sol.[101]

La sección central de la cubierta inferior, desde cerca del palo mayor hasta el palo de mesana en la parte posterior, les servía de albergue a las mujeres, porque el *Liberty*, a diferencia de la mayoría de los barcos esclavistas, no tenía un área reservada a los niños. Por tanto, para separar a los hombres de las mujeres se dejaba un espacio de unos tres metros entre sus respectivos compartimentos, que hacía las veces de pasillo para que la tripulación pasara a la bodega, donde se almacenaban las mercancías para comerciar, los pertrechos navales y las provisiones (alimentos y agua, probablemente en enormes barriles). Fuertes mamparos cerraban por delante y por detrás el compartimento de las mujeres. La mayoría de ellas no llevaba cadenas, y disponía de más espacio y libertad de movimientos que los hombres, dado que solo unas cuarenta y cinco dormían en el lugar. El enjaretado estaba colocado, a manera de caja, un metro por encima de la cubierta principal, y «admitía buena cantidad de aire», opinaba Riland. Los situados debajo probablemente pensaban de otra manera.[102]

Dos compartimentos adicionales se habían creado debajo del alcázar, que se alzaba algo más de dos metros por encima de la cubierta principal y se extendía hasta la popa del barco. El posterior era el camarote donde dormían el capitán y Riland. Pero incluso esos dos privilegiados se veían obligados a compartir su espacio, porque todas las noches se reunían veinticinco niñitas africanas para dormir debajo de ellos. El capitán le advirtió a su compañero de camarote que «el olor le resultaría desagradable por unos días», pero le aseguró que «cuando lleguemos a los vientos alisios ya no se percibirá». Parece ser que la fina sensibilidad de Riland nunca se recuperó, porque más tarde escribió: «Durante la noche colgaba sobre un grupo de esclavos amontonados en el suelo, cuya peste era a veces casi imposible de soportar».

La situación era similar en la otra habitación adyacente que daba a la cubierta principal. Allí dormían el cirujano y el primer oficial, quienes también compartían su espacio: debajo de ellos se acostaban cada noche

veintinueve niños. Otros espacios de la cubierta superior estaban reservados para los enfermos, especialmente los aquejados de disentería, a quienes «se mantenía separados de los demás». Los enfermos varones se ubicaban en la falúa, sobre la que se echaba una lona a manera de toldo; a las mujeres enfermas se las llevaba bajo la media cubierta. Quedaba muy poco espacio para los marineros, quienes colgaban sus hamacas debajo de la falúa, cerca de los enfermos, confiados en que el toldo los protegería de los elementos, en especial del rocío nocturno de la costa africana.

Riland insistió en otra característica que era literalmente central para la organización social de la cubierta principal: la barricada, una consistente barrera de madera de tres metros de altura que cortaba en dos el barco cerca del palo mayor y se extendía algo más de medio metro pasando ambos costados de la embarcación. Esa estructura, que se construía al transformar cualquier embarcación en barco esclavista, separaba a los cautivos de las cautivas y servía de barrera defensiva tras la cual podía retirarse la tripulación (hacia el lado de las mujeres) en caso de una insurrección de los esclavos, pero era también una especie de instalación militar desde la cual la tripulación vigilaba y controlaba a los esclavos a bordo. Esa barricada, señalaba Riland, tenía una puertecita por la cual solo podía pasar una persona cada vez, caminando lentamente. Cada vez que los esclavos varones subían a la cubierta principal, dos centinelas armados guardaban la puerta, mientras «se ubicaba a otros cuatro, trabuco en mano, en lo alto de la barricada, por encima de las cabezas de los esclavos: y dos cañones cargados con metralla apuntaban a la cubierta principal a través de troneras hechas para ellos en la barricada». La amenaza de insurrección siempre estaba presente. El capitán le aseguró a un nervioso Riland que «mantenía esa vigilancia sobre los esclavos para frustrar todos sus intentos si trataban de rebelarse». Ya lo habían intentado una vez en la costa africana y habían fracasado. Cuando se hacía subir a los esclavos, la cubierta principal se convertía en un patio de prisión bien custodiado.

Riland consignó la presencia de la falúa, donde se aislaba a los esclavos enfermos, pero no explicó su significación para el barco y su tarea. Esa poderosa embarcación, de algo más de nueve metros de largo, con un mástil y a menudo una colisa (un cañón montado sobre una cureña giratoria), podía navegar a vela o a remo, y era capaz de transportar un peso considerable. Incluso podía utilizarse para remolcar el barco en una calma. Los barcos esclavistas solían llevar un segundo bote llamado yola que tenía una vela, pero que era comúnmente movido a remo por cuatro o seis marineros. Esas dos embarcaciones eran esenciales para el barco esclavista, dado que casi todo el comercio en la costa africana se realizaba con los barcos anclados, lo que exigía un infinito ir y venir hacia y desde la costa, con bienes manufacturados en una dirección y esclavos en la otra (también se realizaba en canoas africanas). Ambos botes solían tener cascos de poco calado para llegar a la costa con facilidad y mantener la estabilidad cuando transportaban un cargamento valioso.[103]

Otras características del barco esclavista que Riland no comentó eran, sin embargo, importantes. La santabárbara, por lo general cercana al camarote del capitán (y lo más lejana posible al compartimento de los esclavos varones), estaba al cuidado del armero del barco y fuertemente custodiada. Grandes pailas especiales de hierro o de cobre se alzaban en los dominios del cocinero, para preparar comida para unas doscientas setenta personas, tanto esclavos como tripulación. Los marineros extendían la red, una estructura de cuerdas que asemejaba una cerca, por todo el barco, a fin de evitar que los esclavos saltaran por la borda.[104]

Dado que los barcos esclavistas como el *Liberty* pasaban largos períodos de tiempo en la costa africana reuniendo su cargamento humano, solían tener otra característica especial: cascos recubiertos de cobre, para protegerlos de los parásitos o los moluscos tropicales que taladraban la madera, un ejemplo notable de los cuales era el *Teredo navalis*, la broma. Hacia el año 1800 ese forro de cobre era frecuente, aunque se trataba de un

progreso técnico relativamente reciente. A inicios del siglo XVIII, los cascos de las embarcaciones destinadas a las aguas tropicales se solían recubrir con una capa adicional de tablones de pino, de una media pulgada de ancho, añadidas al casco (como ordenara Manesty). A partir de 1761, la Marina Real británica, que patrullaba regularmente los trópicos, experimentó exitosamente con una cubierta de cobre. Al cabo de pocos años, los barcos esclavistas comenzaron a usarla, aunque continuó la experimentación, y ya en la década de 1780 la práctica se había tornado común, especialmente en las embarcaciones de mayor porte.[105] El *Triumph*, una embarcación de trescientas cincuenta toneladas que antes había sido un barco esclavista llamado *Nelly*, se construyó en Liverpool, y su venta mediante una subasta se anunció en Newport (Rhode Island) en 1809 con la aclaración de que estaba «revestido de cobre hasta las vueltas» y tenía «un revestimiento firme y seguro».[106] En el último cuarto de siglo de la trata, de 1783 a 1808, una de las características en las que más comúnmente se insistía durante la venta de un barco esclavista era su revestimiento de cobre.[107]

Cuando el *Liberty* zarpó en 1801, algunos de los barcos esclavistas de mayores dimensiones usaban mangas de ventilación para aumentar el flujo de aire y mejorar la salud de los esclavos bajo cubierta. La manga de ventilación era un tubo de lona abierto por arriba, con aros en varias secciones descendentes, y amarrado a las escotillas para «llevar una corriente de aire fresco hacia abajo, a los compartimentos inferiores del barco». Había sido diseñada para los buques de guerra, a fin de preservar la salud de los marineros, y ahora se aplicaba a los barcos esclavistas, aunque no de manera consistente. Un observador había señalado unos años antes que solo uno de cada veinte barcos de esclavos contaba con mangas de ventilación y el *Liberty* era, casi sin dudas, uno de la vasta mayoría que no los tenía.[108]

Riland también advirtió las cadenas empleadas para restringir los movimientos de los cautivos varones a bordo del *Liberty*, y al hacerlo tocó

otra parte esencial del barco como prisión: los útiles de la coerción. Entre ellos estaban los grilletes y las esposas, los collares de hierro, las cadenas de diversos tipos y quizás un hierro para marcar. Muchos barcos esclavistas llevaban los aplastapulgares, un instrumento de tortura medieval en el que se introducían los pulgares de un esclavo rebelde para que se los aplastara lentamente, en ocasiones con el fin de forzar una confesión. Una venta a bordo del barco esclavista *John*, anunciada en el *Connecticut Centinel* del 2 de agosto de 1804, incluía «300 pares de Grilletes bien hechos» y «150 Collares de Hierro, junto a un número de Anillas, Cadenas, etc. En excelentes condiciones para el encierro de esclavos».[109]

Esas características distintivas hacían que los barcos esclavistas fueran fácilmente identificables después de una catástrofe. Por ejemplo, un bergantín sin ningún palo fue «llevado a la costa contra un arrecife» en la isla de Caicos, en las Bahamas, en 1790. Se sabía que era «un viejo barco negrero por el número de esposas que se encontraron en él».[110] Unos años después, en 1800, el capitán Dalton del *Mary-Ann* encontró otro barco fantasma en las costas de la Florida. Era una gran embarcación, tumbada de costado, sin velas, llena de agua y sin ningún miembro de la tripulación a la vista. Resultó ser el *Greyhound*, de Portland (Maine), que el capitán reconoció como un barco esclavista «por los enjaretados en la proa y en la popa». John Riland no fue víctima de un desastre similar, pero era consciente de haber abordado un tipo peculiar de máquina. Su capacidad para encarcelar y transportar africanos había contribuido al nacimiento de un nuevo mundo atlántico de trabajo, plantaciones, comercio, imperios y capitalismo.[111]

---

[51] Thomas Gordon, *Principles of Naval Architecture, with Proposals for Improving the Form of Ships, to which are added, some Observations on the Structure and Carriages for the Purposes of Inland Commerce, Agriculture, &c.*, Londres, 1784, p. 23. Ver también Robin Blackburn, *The Making of New World Slavery: From the Baroque to the Modern, 1492–1800*, Londres: Verso, 1997, p. 376. Sobre la transición al capitalismo, ver Maurice Dobb, *Studies in the Development of*

Capitalism, Nueva York: International Publishers, 1964 [trad. cast.: *Estudios sobre el desarrollo del capitalismo*, Tres Cantos: Siglo XXI, 1988]; Immanuel Wallerstein, *The Modern World-System: Capitalist Agriculture and the Origins of the European World-Economy in the Sixteenth Century*, Nueva York: Academic Press, 1974 [trad. cast.: *El moderno sistema mundial I*, Tres Cantos: Siglo XXI, 2016]; Rodney Hilton (ed.), *The Transition from Feudalism to Capitalism*, Londres: New Left Books, 1976 [trad. cast.: *La transición del feudalismo al capitalismo*, Barcelona: Crítica, 1987]; Eric Wolf, *Europe and the People Without History*, Berkeley: University of California Press, 1982 [trad. cast.: *Europa y la gente sin historia*, México D. F.: FCE, 2005].

[52] Romola y R. C. Anderson, *The Sailing-Ship: Six Thousand Years of History*, Nueva York: W. W. Norton, 1963 (1926), p. 129; Basil Greenhill, *The Evolution of the Wooden Ship*, Nueva York: Facts on File, 1988, pp. 67-76. El trabajo reciente de los arqueólogos marinos que han excavado y analizado la cultura material de los barcos de esclavos resulta fascinante. Ver Madeleine Burnside y Rosemarie Robotham, *Spirits of the Passage: The Transatlantic Slave Trade in the Seventeenth Century*, Nueva York: Simon & Schuster, 1997, sobre el *Henrietta Marie*; Leif Svalesen, *The Slave Ship Fredensborg*, Bloomington: Indiana University Press, 2000. Para un panorama general realizado por una autora que pronto publicará un libro importante sobre el tema, ver Jane Webster, «Looking for the Material Culture of the Middle Passage», *Journal of Maritime Research*, 2005, en https://www.researchgate.net/publication/232993134_Looking_for_the_material_culture_of_the_middle_passage.

[53] Carlo Cipolla, *Guns, Sails, and Empires: Technological Innovation and the Early Phases of European Expansion, 1400–1700*, Nueva York: Pantheon Books, 1965.

[54] *Memoirs of Crow*, p. 137. El rey Holiday hizo esos comentarios en 1807, encolerizado porque la trata estaba llegando a su fin. Como el rey de Inglaterra tenía el barco grande podía enviar lejos a «los malos», por ejemplo, a la bahía de Botany, en Australia, pero ahora el rey Holiday no podría hacer lo mismo.

[55] Philip Curtin, *The Rise and Fall of the Plantation Complex: Essays in Atlantic History*, Cambridge: Cambridge University Press, 1990, cap. 2.

[56] C. L. R. James, *The Black Jacobins: Touissant L'Ouverture and the San Domingo Revolution*, Nueva York: Vintage, 1989 (1938), pp. 85-86; Blackburn, *op. cit.*, Londres: Verso, 1997, p. 350.

[57] Samuel Martin, *An Essay on Plantership*, Londres, 1773.

[58] Blackburn, *op. cit.*, Londres: Verso, 1997, p. 515. La contribución de la esclavitud al ascenso del capitalismo sigue siendo objeto de enconados debates. Entre los análisis destacables realizados desde perspectivas opuestas se encuentran Eric Williams, *Capitalism and Slavery*, Chapel Hill: University of North Carolina Press, 1944 [trad. cast.: *Capitalismo y esclavitud*, Madrid: Traficantes de Sueños, 2011]; Seymour Drescher, *Econocide: British Slavery in the Era of Abolition*, Pittsburgh: University of Pittsburgh Press, 1977; David Eltis y Stanley L. Engerman, «The Importance of Slavery and the Slave Trade to Industrializing Britain», *Journal of Economic History* 60, 2000, pp. 123-144; Kenneth Morgan, *Slavery, Atlantic Trade and the British Economy, 1660–1800*, Cambridge: Cambridge University Press, 2001; Joseph Inikori, *Africans and the Industrial Revolution in*

England: A Study in International Trade and Economic Development, Cambridge: Cambridge University Press, 2002.

[59] Para más información sobre la «factoría flotante», ver Conrad Gill, *Merchants and Mariners in the 18th Century*, Londres: Edward Arnold, 1961, pp. 91-97.

[60] James Field Stanfield, *Observations on a Guinea Voyage, in a Series of Letters Addressed to the Rev. Thomas Clarkson*, Londres: James Phillips, 1788, p. 5. Para dos listas muy detalladas de cargamentos destinados a África, ver «Estimate of a Cargo for the *Hungerford* to New Calabar for 400 Negroes, May 1769» y «Estimate of a Cargo for 500 Negroes to Bynin, 1769», ambos en D.M.15, Bristol University Library.

[61] Marcus Rediker, *Between the Devil and the Deep Blue Sea: Merchant Seamen, Pirates, and the Anglo-American Maritime World, 1700–1750*, Cambridge: Cambridge University Press, 1987, cap. 2; Emma Christopher, *Slave Ship Sailors and Their Captive Cargoes, 1730–1807*, Cambridge: Cambridge University Press, 2006, cap. 5.

[62] James Field Stanfield, *The Guinea Voyage, A Poem in Three Books*, Londres: James Phillips, 1789, p. 26; *An Apology for Slavery; or, Six Cogent Arguments against the Immediate Abolition of the Slave Trade*, Londres, 1792, p. 45.

[63] Malachy Postlethwayt, *The African Trade, the Great Pillar and Support of the British Plantation Trade in America*, Londres, 1745, y del mismo autor, *The National and Private Advantages of the African Trade Considered: Being an Enquiry, How Far It concerns the Trading Interests of Great Britain, Effectually to Support and Maintain the Forts and Settlements of Africa*, Londres, 1746.

[64] Para un análisis de cómo cambiaron los puntos de vista de Postlethwayt en las décadas de 1750 y 1760, cuando comenzó a insistir en lo que vendría a llamarse «comercio legítimo» por encima y en contra de la trata, con lo que les proporcionó argumentos a abolicionistas como Thomas Clarkson, ver Christopher Leslie Brown, *Moral Capital: Foundations of British Abolitionism*, Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2006, pp. 272-274.

[65] K. G. Davies, *The Royal African Company*, Nueva York: Atheneum, 1970. Para algunos exámenes de fuertes y factorías de la trata en un momento posterior del siglo XVIII, ver «Transcripts of Official Reports and Letters Relating to the State of British Settlements on the Western Coast of Africa in 1765», King's MS n.º 200, BL, y «Sundry Books and Papers Relative to the Commerce to and from Africa delivered to the Secretary of State of the African and American Department by John Roberts, Governor of Cape Coast Castle, 13th December 1779», Egerton 1162A- B, BL. Ver también Eveline C. Martin, *The British West African Settlements, 1750–1821*, Londres: Longmans, 1927.

[66] John Lord Sheffield, *Observations on the Project for Abolishing the Slave Trade, and on the Reasonableness of attempting some Practicable Mode of Relieving the Negroes*, 2.ª ed., Londres, 1791, p. 21; Roger Anstey, *The Atlantic Slave Trade and Abolition, 1760–1810*, Londres, 1975, cap. 2, esp. 48, 57; David Richardson, «Profits in the Liverpool Slave Trade: The Accounts of William Davenport, 1757–1784», en Roger Anstey y P. E. H. Hair (eds.), *Liverpool, the African Slave Trade, and Abolition*, Chippenham (Inglaterra): Antony Rowe for the Historical Society of Lancashire and

Cheshire, 1989 (1976), pp. 60-90; Herbert S. Klein, *The Atlantic Slave Trade*, Cambridge: Cambridge University Press, 1999, pp. 98-100; Kenneth Morgan, «James Rogers and the Bristol Slave Trade», *Historical Research* 76, 2003, pp. 189-216.

[67] Joseph Manesty a John Bannister, 2 de agosto de 1745, John Bannister Letter-Book, n.º 66, f. 2, Newport Historical Society, Newport (Rhode Island). La carta se reproduce en Donnan III, p. 137. Sobre el *Chance*, ver *TSTD*, n.º 90018.

[68] Contamos con información sobre uno de los viajes de Manesty en el comercio de esclavos. El *Adlington*, cuyo capitán era John Perkins, zarpó de Liverpool y tocó varios puntos de la costa africana en 1754-1755. Perkins le entregó 136 esclavos (50 hombres, 25 mujeres, 38 niños y 23 niñas, algunos de ellos «demacrados y enfermos») a la firma comercial Case & Southworth de Kingston (Jamaica). Tras pagar la comisión del capitán, la «capitación» del cirujano y los honorarios del agente, Manesty recibió una remesa de 5.047,156 libras esterlinas (alrededor de 1 millón de dólares de 2007), de la cual tendría que deducir el costo del cargamento original y los salarios de la tripulación (cantidades ambas desconocidas). Ver «Sales of 136 Negroes being the Ship Adlington's Cargoe John Perkins Master, from Africa on acct of Joseph Manesty & Co. Merchts in Liverpool», Case & Southworth Papers, 1755, 380 MD 35, LRO.

[69] Manesty a Bannister, 14 de junio de 1747, Bannister Letter-Book, n.º 66. Manesty era el propietario principal de los barcos *Adlington*, *African*, *Anson*, *Bee*, *Chance*, *Duke of Argyle*, *June*, *Perfect* y *Spencer*. Era dueño también de porciones más pequeñas de otras embarcaciones, como el *Swan* y el *Fortune*. Entre 1745 y 1758, invirtió en diecinueve viajes. Ver *TSTD*, n.os 90018, 90136-90141, 90174, 90350, 90418-90419, 90493-90495, 90558, 90563, 90569, 90653, 90693. Según Elizabeth Donnan, John Bannister era descendiente de comerciantes bostonianos y llegó a Newport después de 1733. Era comerciante e inversionista en el corso. Es probable que fuera un intermediario que proporcionaba relaciones a los constructores de barcos y no constructor él mismo. Bannister pronto se hizo construir un barco propio para el comercio de esclavos. Era el dueño exclusivo del *Hardman*, cuyo capitán era Joseph Yowart, una bricbarca que realizó tres viajes de Liverpool a África y las Antillas entre 1749 y 1754 (*TSTD*, n.os 90150-90152).

[70] Joseph Manesty a Joseph Harrison, desde Liverpool, 10 de septiembre de 1745, en Donnan III, p. 138.

[71] Para otros dos pedidos de barcos, probablemente destinados a la trata, realizados por miembros de la principal familia de comerciantes de esclavos de Nueva Inglaterra, los D'Wolf de Bristol (Rhode Island), ver «Agreement between William and James D'Wolf and John, Joseph and Joseph Junr Kelly of Warren», 8 de enero de 1797, exp. B-10, Ship's Accounts; y «Memorandum of an Agreement between John and James D'Wolf and builder William Barton», 13 de marzo de 1805, F. B-3, *Orozimbo*, capitán Oliver Wilson; ambos en James D'Wolf Papers, Bristol Historical Society, Bristol (Rhode Island).

[72] M. K. Stammers, «'Guineamen': Some Technical Aspects of Slave Ships», *Transatlantic Slavery: Against Human Dignity*, ed. de Anthony Tibbles, Londres: HMSO, 1994, p. 40. Hay que

señalar que los barcos de esclavos se hicieron más pequeños, rápidos y baratos después de la abolición, para evitar la detección y la captura por las patrullas navales, y para disminuir las pérdidas si eran apresados. Sobre el cabeceo y el balanceo de las naves, ver la queja del comerciante John Guerard de que muchos esclavos «han sufrido tanto por la fatiga y los Tumbos que están ahora en muy mal estado». Ver John Guerard a William Jolliffe, 25 de agosto de 1753, libro de cartas de John Guerard, pp. 164-167, South Carolina Historical Society, Charleston.

[73] Aquí y a lo largo de todo el libro, el tonelaje de los barcos no alude a su peso, sino a su capacidad de carga, y eso de manera bastante imprecisa. En la época medieval, el *«tun»* era un tonel (de unos cuarenta pies cúbicos de capacidad) que se empleaba para transportar vino de Francia a Inglaterra. Una embarcación capaz de cargar cien *«tuns»* era un barco de cien toneladas. Pero con el paso del tiempo el tonelaje adquirió otros significados y se calculaba de diversas maneras en las distintas naciones y en el seno de una misma nación. Una ley aprobada por el Parlamento británico en 1786 exigió el paso del «tonelaje registrado» al «tonelaje medido». No he intentado estandarizar las cifras de tonelaje y las he reproducido tal como aparecieran originalmente en las fuentes primarias. Para una visión general del tema, ver Frederick C. Lane, «Tonnages, Medieval and Modern», *Economic History Review* 17, 1964, pp. 213-233.

[74] Uno de los barcos puede haberse convertido en el *Anson*, construido en Newburyport (Massachusetts) y bautizado en honor al almirante que circunnavegó el globo y capturó un navío de la flota del tesoro español en 1744-1745; o en el *Swan*, construido en Swansea (Massachusetts). Ver *TSTD*, n.ºs 90174, 90160-90162. Para los precios de otros barcos de esclavos, ver Ralph Inman a Peleg Clarke, Boston, 11 de mayo de 1772, en Donnan III, p. 257; Roderick Terry (ed.), «Some Old Papers Relating to the Newport Slave Trade», *Bulletin of the Newport Historical Society* 62, 1927, pp. 12-13; *Wilson v. Sandys*, Accounts for the Slave Ships *Barbados Packet*, *Meredith*, *Snow Juno*, *Saville*, and *Cavendish*: Liverpool, St. Christophers, Granada, 1771, Chancery (C) 109/401, NA.

[75] Manesty a Harrison, en Donnan III, p. 138.

[76] J. H. Parry, *Trade and Dominion: The European Oversea Empires in the Eighteenth Century*, Londres: Weidenfeld and Nicolson, 1971, p. 12; Anderson y Anderson, *op. cit.*, Nueva York: W. W. Norton, 1963 (1926), p. 178; Joseph A. Goldenberg, *Shipbuilding in Colonial America*, Charlottesville: University of Virginia Press, 1976, pp. 32-33; Stephen D. Behrendt, «Markets, Transaction Cycles, and Profits: Merchant Decision Making in the British Slave Trade», *William and Mary Quarterly*, 3.ª serie, 58, 2001, pp. 171-204.

[77] Ronald Stewart-Brown, *Liverpool Ships in the Eighteenth Century, including the King's Ships built there with Notes on the Principal Shipwrights*, Liverpool: University of Liverpool Press, 1932, p. 75.

[78] Literalmente, «Humilde» y «Apúrate». *(N. de la T.)*.

[79] David M. Williams, «The Shipping of the British Slave Trade in its Final Years, 1798–1807», *International Journal of Maritime History* 12, 2000, pp. 1-25.

[80] Para este párrafo he tomado como base a Goldenberg, *op. cit.*, Charlottesville: University of Virginia Press, 1976, pp. 55-56, 89. Sobre el horno y la chimenea, ver John Fletcher al capitán Peleg Clarke, Londres, 16 de octubre de 1771, Peleg Clarke Letter-Book, Newport Historical Society, n.º 75 A.

[81] Ver William Sutherland, *The Shipbuilder's Assistant*, 1711; ídem, *Britain's Glory; or, Ship-Building Unvail'd, being a General Director for Building and Compleating the said Machines* (1729); John Hardingham, *The Accomplish'd Shipwright*, 1706; Mungo Murray, *Elements of Naval Architecture*, 1764; Fredrik Henrik af Chapman, *Architectura Mercatoria Navalis*, 1768; Marmaduke Stalkartt, *Naval Architecture*, 1787; William Hutchinson, *Treatise on Naval Architecture*, 1794; David Steel, *The Elements and Practice of Rigging and Seamanship*, Londres, 1794; ídem, *The Ship-Master's Assistant and Owner's Manual*, Londres, 1803; ídem, *The Elements and Practice of Naval Architecture*, 1805; Thomas Gordon, *Principles of Naval Architecture*. En la Norteamérica británica no se publicó ningún libro sobre la construcción de barcos en el siglo XVIII, por lo que los constructores empleaban los mencionados y seguían los diseños europeos. Ver Howard I. Chapelle, *The Search for Speed Under Sail, 1700–1855*, Nueva York: W. W. Norton, 1967, pp. 6-8.

[82] *Ibid.*, pp. 412-414.

[83] William Falconer, *Universal Dictionary of the Marine*, ed. rev., 1784 (1769), s. v., «architecture (naval)»; *Rules and Orders of the Society for the Improvement of Naval Architecture*, Londres, 1791; *An Address to the Public, from the Society for the Improvement of Naval Architecture*, Londres, 1791; *Catalogue of Books on Naval Architecture*, Londres, 1791; *An Address to the Public, from the Society for the Improvement of Naval Architecture*, Londres, 1792; *Report of the Committee for Conducting the Experiments of the Society for the Improvement of Naval Architecture*, Londres, 1799, p. 1 (cita).

[84] «An Account of Men Belonging to the Snow Peggy the 13th of August 1748», capitán Anthony Fox, 1748-1749, Muster Rolls, vol. I (1748-1751), Society of Merchant Venturers Archives, BRO. Ver *TSTD*, n.º 77579. Para más información, ver Ralph Davis, *The Rise of the English Shipping Industry in the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, Londres: Macmillan, 1962, caps. 6-7; Rediker, *op. cit.*, Cambridge: Cambridge University Press, 1987, cap. 2; Peter Earle, *Sailors: English Merchant Seamen, 1650–1775*, Londres: Methuen, 1998.

[85] Barnaby Slush, *The Navy Royal: or a Sea-Cook Turn'd Projector*, Londres, 1709, p. viii. Para un esquema salarial típico de los miembros de la tripulación de un barco, ver «A List of the Seamen on board Ship Christopher Ent'd 19 June 1791», en «Ship Christopher's Book, 4th Voyage», Rare Book, Manuscript and Special Collections Library, Duke University.

[86] W. S. (William Snelgrave), «Instructions for a First Mate When in the Road at Whydah», s. f., Humphry Morice Papers, Bank of England Archive, Londres.

[87] Thomas Eldred, un oficial de Rhode Island, declaró que «era Práctica común que los Barcos que hacían el comercio entre América y África no llevaran un Cirujano a bordo». En lugar de ello, distribuían medicinas «según un Libro de Instrucciones que llevaban a Bordo». Ver testimonio de Thomas Eldred, 1789, *HCSP*, 69, p. 166.

[88] Las citas de este párrafo y el siguiente son de Clarkson, *History*, vol. 1, pp. 327-330. Una de las embarcaciones pequeñas puede haber sido el *Fly*, un barco de veintisiete toneladas, cuyo capitán era James Walker, y que zarpó de Bristol el 7 de agosto de 1787 con destino a Sierra Leona para recoger a treinta y cinco cautivos y trasladarlos a Tórtola. Ver *TSTD*, n.º 17783. Para información sobre el barco londinense de mayores dimensiones y el mismo nombre, ver *TSTD*, n.º 81477.

[89] Sobre el espacio con el que contaban los cautivos bajo cubierta, ver Charles Garland y Herbert S. Klein, «The Allotment of Space for Slaves Aboard Eighteenth-Century British Slave Ships», *William and Mary Quarterly*, 3.ª serie, 42, 1985, pp. 238-248.

[90] *TSTD*, n.os 90950, 3777, 4405, 36299, 36406.

[91] Stewart-Brown, *op. cit.*, Liverpool: University of Liverpool Press, 1932, pp. 29, 127-29. Ver *TSTD*, n.º 83006. Para ejemplos de otros desastres de grandes proporciones, ver *TSTD*, n.º 90157 (el *Marton*, con 420 cautivos, reseñado en el *Georgia Gazette*, 3 de diciembre de 1766); n.º 78101 (*New Britannia*, con 330 cautivos, reseñado en el *Connecticut Journal*, 20 de agosto de 1773); n.º 82704 (*Mercury*, con 245 cautivos, reseñado en el *Enquirer*, 26 de septiembre de 1804); n.º 25648 (*Independence*, con 200 cautivos, reseñado en el *American Mercury*, 20 de agosto de 1807).

[92] *Barco*, además de la designación genérica para todas las embarcaciones, era un tipo específico. *(N. de la T.)*.

[93] Hayley y Hopkins a Aaron Lopez, Londres, 20 de julio de 1774, en Donnan III, p. 291; Walter Minchinton, «Characteristics of British Slaving Vessels, 1698–1775», *Journal of Interdisciplinary History* 20, 1989, pp. 53-81. Según datos que aparecen en la *TSTD*, los barcos de esclavos holandeses tendían a ser los mayores en el siglo XVIII, con un promedio de 300 toneladas, seguidos por los franceses, con 247 toneladas. El promedio de los que zarpaban de América del Norte era de unas 100 toneladas. Stephen D. Behrendt apunta algo importante: «Por lo general, los comerciantes enviaban barcos negreros pequeños a los mercados costeros políticamente descentralizados cuyo suministro de esclavos era intermitente, y barcos más grandes a los puertos o lagunas donde la centralización política y la infraestructura para el comercio permitían mantener un suministro de esclavos a gran escala». Ver su «Markets, Transaction Cycles, and Profits», p. 188.

[94] *Newport Mercury*, 7 de enero de 1765.

[95] *Pennsylvania Gazette*, 21 de junio de 1753. Falconer, *op. cit.*, ed. rev., 1784 (1769), s. v., «sloop».

[96] *City Gazette and Daily Advertiser*, 28 de noviembre de 1796; Falconer, *op. cit.*, ed. rev., 1784 (1769), s. v., «ship».

[97] *South-Carolina State Gazette and Timothy's Daily Adviser*, 7 de mayo de 1800; *sir* Jeremiah Fitzpatrick, M. D., *Suggestions on the Slave Trade, for the Consideration of the Legislature of Great Britain*, Londres: John Stockdale, 1797, pp. 6, 17, 62. La barca era otra nave de tres palos con velas cuadradas en el trinquete y el palo mayor, pero aparejada a popa y a proa en la mesana, sin sobremesana. Era mucho menos común que el barco.

[98] Reverendo John Riland, *Memoirs of a West-India Planter, Published from an Original MS. With a Preface and Additional Details*, Londres: Hamilton, Adams & Co., 1827. Riland nació en Jamaica en 1778 y lo enviaron en su juventud a Inglaterra para estudiar. Adam Hochschild ha señalado que los editores de su libro, publicado póstumamente, incluyeron pasajes plagiados de la narración de un viaje de transporte de esclavos realizada por el abolicionista Zachary Macauly que había sido publicada en el *Christian Observer* en 1804. Fue republicada en Vicountess Knutsford (ed.), *Life and Letters of Zachary Macaulay*, Londres: Edward Arnold, 1900, pp. 86-89. Ver Adam Hochschild, *Bury the Chains: Prophets and Rebels in the Fight to Free an Empire's Slaves*, Boston: Houghton Mifflin, 2005, pp. 253-255, 398 [trad. cast.: *Enterrad las cadenas*, Barcelona: Península, 2006]. Los lectores no deben perder de vista que la información que aparece en esta sección proviene de dos viajes y dos fuentes diferentes.

[99] He encontrado dos embarcaciones con el nombre de *Liberty*, pero ninguna de ellas se corresponde con la trayectoria vital de Riland. La primera zarpó en 1795-1796, probablemente de Londres con destino a un puerto no especificado en África, y de allí a Barbados. La segunda navegó de Liverpool a Angola y más tarde a San Cristóbal en 1806-1807. Macauly viajó en el *Ann Phillipa* de Liverpool a Sierra Leona y a Kingston en 1794-1795. Para más información sobre cada una de ellas, ver *TSTD*, n.os 82252, 82254, 80291.

[100] La posición de Riland en el barco de esclavos era ambigua. Sentía simpatía por la causa abolicionista, pero también tenía fuertes intereses creados en el sistema esclavista, como él mismo reconocía sin ambages. Una vez a bordo del barco, comenzó a sentir que su «fortuna se identificaba con la prosperidad comercial de las colonias», que incluía la trata. También era consciente de que su viaje «era un espécimen muy favorable de tales aventuras».

[101] He calculado el tonelaje de la embarcación de Riland a partir del número de esclavos llevados a bordo, con el auxilio de una proporción establecida por la Ley Dolben de 1788: aproximadamente 1,8 esclavos por tonelada de capacidad de carga. El barco de Macaulay (de 144 toneladas) cargó a 244 africanos esclavizados y desembarcó a 225 vivos en Kingston.

[102] Según el *Universal Dictionary of the Marine*, de William Falconer, los enjaretados eran «una especie de coberturas abiertas de las escotillas, formadas por pequeños listones o tablillas que se cruzan en ángulo recto dejando entre ellas un espacio cuadrado. Se hacen de manera que permitan el paso del aire y la luz desde lo alto hacia los compartimentos inferiores del barco, sobre todo cuando la turbulencia del mar o del tiempo hace necesario cerrar las troneras de ventilación entre las cubiertas».

[103] Falconer, *op. cit.*, ed. rev., 1784 (1769), s. v., «boat», «long-boat», «yawl»; Stammers, *op. cit.*, *Transatlantic Slavery: Against Human Dignity*, ed. de Anthony Tibbles, Londres: HMSO, 1994, p. 40.

[104] Thomas Clarkson apuntó que «la Parte de Popa del Barco es el lugar, primero, donde se encuentra el Almacén de las Armas, y segundo, donde se realiza lo principal de su manejo. De ahí que los más débiles [de los cautivos, a menudo las niñas] se ubiquen en el Compartimento de Popa». Ver Clarkson al conde de Mirabeau, 17 de noviembre de 1789, ff. 3-4, Papers of Thomas Clarkson,

Huntington Library, San Marino (California). Para una subasta pública de «Cuatro grandes CALDERAS DE HIERRO, apropiadas para un barco negrero o un navío de guerra», ver *South-Carolina State Gazette and Timothy's Daily Adviser*, 14 de junio de 1799. Sobre los barriles utilizados *(Guinea casks)*, ver William B. Weeden, *Economic and Social History of New England, 1620–1789*, Nueva York: Hillary House Publishers, Ltd., 1963, vol. II, p. 458.

[105] Sobre métodos de forrado, ver *Providence Gazette; and Country Journal*, 7 de julio de 1770 y 9 de abril de 1774.

[106] *Newport Mercury*, 25 de marzo de 1809. La referencia más antigua que he encontrado al forrado en cobre aparece en documentos de la Royal African Company de la década de 1720. Ver el libro del barco (sin más datos), 1722-1724, Treasury (T) 70/1227, NA.

[107] Según una carta de Liverpool fechada el 15 de agosto de 1791: «Hoy se produjo la botadura desde una grada cercana al muelle del rey de un nuevo barco para el comercio africano, llamado *Carnatic* y propiedad del mismo respetable comerciante; está forrado en cobre según un nuevo principio: todas las planchas se trabajan en frío, y no se someten al fuego, como es usual, de lo que se esperan grandes ventajas». Ver *City Gazette and Daily Advertiser*, 26 de octubre de 1791, y *TSTD*, n.º 80733.

[108] Falconer, *op. cit.*, ed. rev., 1784 (1769), s. v. «windsail».

[109] *Connecticut Centinel*, 2 de agosto de 1804.

[110] *Providence Gazette; and Country Journal*, 5 de agosto de 1790.

[111] *Providence Gazette*, 19 de julio de 1800.

03

Caminos africanos hacia la esclavización atlántica

A fines de 1794, a unos trescientos ciencuenta kilómetros aguas arriba por el río Pongo desde la Costa de Barlovento, dos grupos de cazadores de los reinos rivales de los golas y los ibaus se aventuraron en un territorio en disputa en persecución de una pieza de caza. Un ibau atravesó al animal de un lanzazo, o al menos eso dijo más tarde uno de sus paisanos, pero los golas reclamaron la pieza como suya. Seguidamente se produjo una refriega en la que un gola resultó muerto y varios ibaus gravemente heridos. Los golas huyeron y los ibaus se llevaron la presa en triunfo. Pero poco después el indignado rey de los golas puso en pie de guerra un ejército e invadió los territorios más próximos de los ibaus, destruyó un par de aldeas e hizo varios prisioneros, a los que pronto vendió como esclavos. Embriagado con su triunfo, avanzó hacia la capital enemiga, Quappa, confiando en someter a todo el reino. Tras varias batallas feroces y un cálculo táctico equivocado que finalmente le permitió al enemigo rodear a sus guerreros, el rey se retiró y escapó, pero perdió a setecientos de sus mejores combatientes a manos de los ibaus. Una vez que se redujo y apresó a los cautivos, el rey de los ibaus mandó el mensaje río abajo de que quería comerciar con «los Países del Mar». Encontró a un interesado en su propuesta cuando el barco

esclavista *Charleston* arribó a la costa. El capitán James Connolly envió a Joseph Hawkins con un guía africano a través del denso bosque para comprar a cien guerreros golas y llevarlos al barco.[112]

Mientras eso sucedía, los «más grandes guerreros» golas yacían desnudos en su encierro, «amarrados indiscriminadamente unos a otros por las manos y las piernas, con las cuerdas afianzadas al suelo con estacas». Cuando Hawkins llegó al lugar, el rey de los ibaus le dio instrucciones de que eligiera a los que quisiera. Una tropa de guerreros ibaus conduciría la cáfila hasta el mar. Ataron a los prisioneros formados en filas a unas pértigas, a algo más de un metro una de otra, cada uno con un collarín de mimbre en torno al cuello y los codos amarrados atrás. Al comenzar la marcha hacia la orilla del mar, los rostros de los prisioneros golas adquirieron una expresión de «hosca melancolía». Se detuvieron, se volvieron y echaron una mirada atrás, con «los ojos rebosantes de lágrimas».[113]

Tras una marcha de seis días sin mayores incidentes, la cáfila llegó a la orilla del río y a una transición vital: de la tierra al agua, de ser una propiedad de africanos a serlo de europeos, de una tecnología de control a otra. Los marineros del *Charleston*, que habían remontado el río en una pequeña chalupa y después llevado a remo dos botes hasta la ribera para trasladar a los prisioneros, los esperaban con grilletes y esposas de hierro. Las posibilidades de huida de los cautivos parecían haber llegado a su fin, todas sus esperanzas estaban frustradas. Los prisioneros comenzaron a gemir. «La sustitución de las cuerdas por las cadenas —escribió Hawkins— hizo añicos al mismo tiempo sus esperanzas y sus corazones».

Cuando se transbordaba a los golas de los botes a la chalupa, dos de ellos saltaron por la borda. Uno fue capturado por un marinero en un botecito que estaba a popa, el otro recibió un golpe en la cabeza con un remo. El resto, cuatro de los cuales permanecían sin encadenar en la cubierta, mientras que los demás ya se encontraban debajo, «dejó escapar un grito». Los que se encontraban libres en la cubierta principal intentaron lanzar por la borda a

dos de los marineros, pero los gritos alertaron al resto de la tripulación, que corrió a cubierta con pistolas y bayonetas. Mientras tanto, cinco de los esclavos encadenados se las habían ingeniado para liberarse, y luchaban con todas sus fuerzas para soltar a los demás. Los encerrados bajo cubierta sacaron las manos por el enjaretado y les agarraron las piernas a los marineros, a la vez que animaban a sus compañeros y «gritaban cada vez que los que estaban en cubierta hacían algo que parecía que podía reducir a uno u otro de nosotros». Al final vencieron los marineros, con un considerable derramamiento de sangre de ambas partes. Uno de los esclavos murió, y nueve resultaron heridos. Al resto se le colocaron grilletes dobles. Cinco marineros, además de Hawkins (que perdió uno de sus meñiques), resultaron lesionados, ninguno de muerte. Los esclavos fueron pronto transbordados de la chalupa al *Charleston*, donde se sumaron a otros cuatrocientos cautivos, todos destinados a Carolina del Sur. Los guerreros golas difícilmente habrían podido imaginar que un conflicto provocado por los derechos de caza terminaría por llevarlos a más de ocho mil kilómetros de distancia, a Charleston (Carolina del Sur). Ahora tenían otra guerra que librar.[114]

Para los cautivos golas, igual que para otros millones de prisioneros, la esclavización comenzaba en el interior de África con su separación de la familia, la tierra y el lugar que les eran propios. La mayoría de los que terminaban en los barcos negreros eran esclavizados por la fuerza, contra su voluntad, por lo general en algún tipo de «guerra», mediante la captura o a causa de un proceso judicial en sus sociedades de origen del que resultaba una sentencia por un delito cometido. Por tanto, la larga ruta del esclavo tenía dos etapas, como revela el caso de los golas: la primera se desarrollaba en África, con una marcha por tierra y a menudo un traslado por cursos navegables internos (en una chalupa en este caso, pero más frecuentemente en canoa) hasta la costa y el barco negrero. Los comerciantes de esclavos lo llamaban «la senda», una ruta segura para el

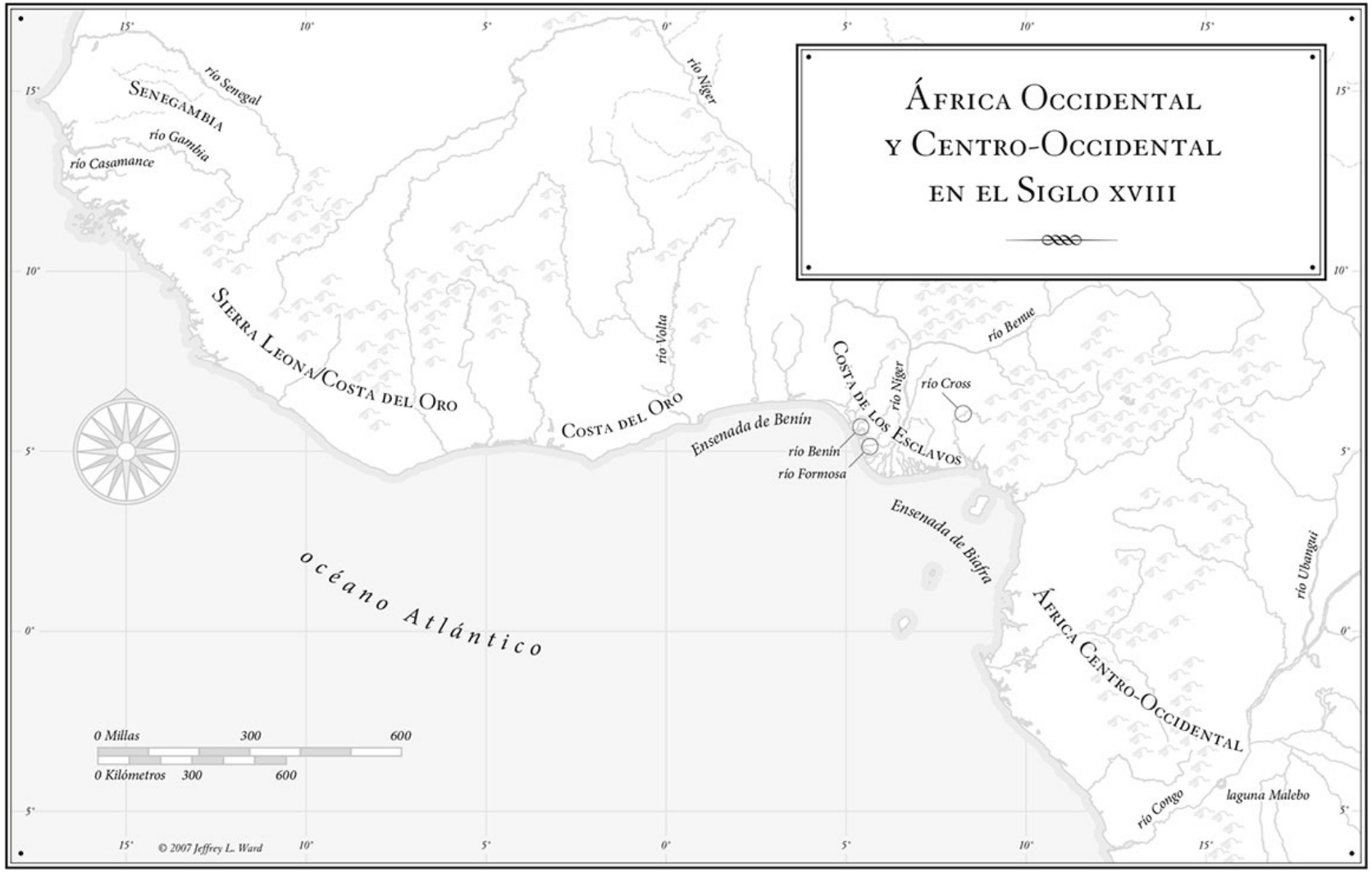
traslado de fuerza de trabajo de África hacia la economía global. La segunda etapa tenía lugar en el barco esclavista, en la travesía oceánica desde un puerto africano hasta un puerto americano. En conjunto, conectaban la expropiación en una orilla del Atlántico a la explotación en la otra. Las sendas y las experiencias variaban de una región africana a otra, dependiendo de los tipos de sociedad de los que provenían los esclavos y los comerciantes. Quiénes eran los esclavizados, de dónde venían y cómo llegaban al barco negrero influía no solo sobre su respuesta al llegar a este, sino también sobre la manera en que intentaban controlarlos los que operaban los barcos. Para casi todos los cautivos, salvo unos pocos que regresaban después como marineros, la partida de África era definitiva. Cuando los esclavizados arribaban al barco, llegaban al punto de no retorno. [115]

El comercio de esclavos en África

En el año 1700, África Occidental y Centro-Occidental contaba con una población de unos veinticinco millones de personas que vivían en un complejo conjunto de sociedades tributarias y ordenadas por el parentesco a lo largo de seis mil quinientos kilómetros de una costa que se extendía de Senegambia a Angola. Las más pequeñas de esas sociedades carecían de estado; muchas otras eran de dimensiones modestas, pero tenían algún grado de estratificación interna; y unas pocas eran grandes estados clasistas que controlaban extensos territorios, un comercio lucrativo y grandes ejércitos. Este último tipo de sociedad con frecuencia dominaba a las otras y las obligaba a pagar tributo y a subordinarse en las cuestiones relativas al comercio y la guerra, al tiempo que les permitían mantener la autonomía y el control local en lo referido a la tierra y el trabajo.[116]

La esclavitud era una institución antigua y ampliamente aceptada en las grandes sociedades de la región, reservada por lo general para los prisioneros de guerra y los delincuentes. El comercio de esclavos tenía

siglos de antigüedad. Desde el siglo VII hasta el XIX, más de nueve millones de individuos fueron trasladados hacia el norte por el comercio transahariano organizado por comerciantes árabes del norte de África y sus aliados islámicos. Esos esclavos eran vendidos en mercados comerciales muy desarrollados. En muchas zonas, cuando los comerciantes de esclavos europeos llegaban a las costas, simplemente se insertaban en circuitos de intercambio preexistentes y no los alteraban de inmediato.[117]


África Occidental
y Centro-Occidental
en el Siglo xviii
Senegambia
río Senegal
río Gambia
río Casamance
Sierra Leona/Costa del Oro
Costa del Oro
río Volta
río Niger
Costa de los Esclavos
río Benue
río Cross
Ensenada de Benín
río Benín
río Formosa
Ensenada de Biafra
África Centro-Occidental
río Ubangui
océano Atlántico
río Congo
laguna Malebo
0 Millas 300 600
0 Kilómetros 300 600
© 2007 Jeffrey L. Ward

Pero como señalara el historiador Walter Rodney, la esclavitud y la diferenciación de clases se desarrollaron con más rapidez en las zonas de África Occidental donde el comercio atlántico era más intenso. Ello se debió en parte a que los capitanes de los barcos esclavistas querían tratar con grupos dirigentes y líderes fuertes que contaran con recursos laborales y pudieran proveer las «mercancías»; y en parte a que en el curso de ese comercio llegaron a manos de esos mismos personajes riquezas y poderosas tecnologías (especialmente las armas de fuego). En algunas regiones participaron en el comercio de esclavos sociedades más pequeñas e igualitarias, pero lo más usual era que estas vendieran productos agrícolas para aprovisionar los barcos. Los grupos más numerosos que compraron armas y pólvora a menudo evolucionaron hasta convertirse en estados más fuertes, centralizados y militaristas (Asante, Dahomey, Oyo, las ciudades Estado de Níger y Kongo, por ejemplo), y usaron sus armas para someter a sus vecinos, quienes, por supuesto, iban a dar a la próxima cáfila de esclavos que se cambiaba por una nueva caja de mosquetes. En las áreas donde el comercio de esclavos era mayor surgió una nueva división del trabajo centrada en la captura, el mantenimiento y el transporte de los esclavos. Los comerciantes se tornaron una clase poderosa que controlaba las aduanas, los impuestos, los precios y el flujo de cautivos. El número de esclavos y la importancia de la institución de la esclavitud crecieron en las sociedades africanas como resultado de la trata atlántica.[118]

En el siglo XVIII, ya los portugueses, los suecos, los daneses, los holandeses, los franceses y los ingleses tenían esferas de influencia y puertos preferidos para comerciar, pero, por lo general, los comerciantes africanos no estaban interesados en que ninguna nación europea ejerciera un monopolio del comercio, aunque estas hacían negocios con diferentes grupos nacionales de cuando en cuando. Por tanto, el intercambio en las costas de África siguió siendo relativamente abierto y competitivo, como aprendieron los comerciantes británicos después de la Revolución

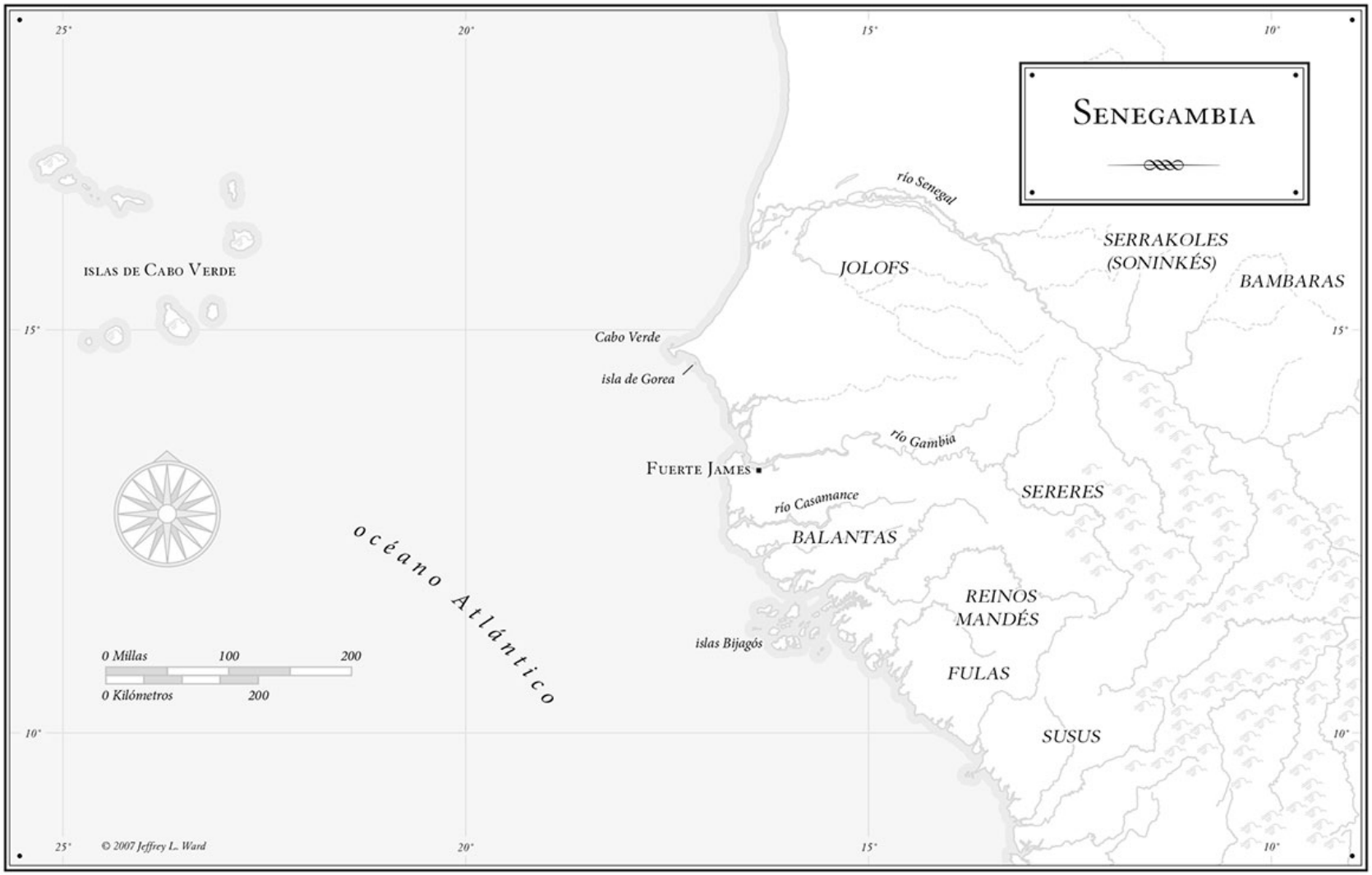
norteamericana, cuando los comerciantes africanos de Anomabu declararon su derecho a continuar comerciando con la nación recién independizada. El comercio también experimentaba idas y venidas: crecimiento tras grandes guerras internas, decrecimiento cuando el abastecimiento de esclavos de una región se veía agotado por un comercio intensivo.[119]

El comercio de esclavos variaba según la región y el socio comercial, con dos modalidades básicas: en el «comercio de fortaleza», los capitanes de barcos compraban los esclavos a otros europeos que residían en lugares como el Castillo de la Costa del Cabo, situado en la Costa del Oro (la actual Ghana); en el «comercio de barco», que se realizaba en las muchas zonas en las que no había fortalezas, los negocios a menudo se realizaban en las cubiertas de los barcos esclavistas después de que canoas, falúas y yolas hubieran trasladado el cargamento desde y hacia la costa. A esa modalidad se le denominaba en algunas ocasiones «comercio negro», porque era controlado en buena medida por comerciantes africanos, algunos en calidad de representantes de grandes Estados comerciantes, otros a nombre de grupos medianos o incluso reducidos, dependiendo de la región. A veces, ambos tipos de comercio coexistían uno junto al otro.

Senegambia

El hombre a quienes los comerciantes malinkés llevaron a bordo era alto —medía casi un metro y ochenta centímetros— y delgado, tenía entre veinticinco y treinta años y llevaba la cabeza y la barba afeitadas, como los prisioneros de guerra. El capitán Stephen Pike, del *Arabella*, lo compró, pero aparentemente sin examinarle las manos para ver si eran fuertes y curtidas, como de una persona acostumbrada al trabajo. En realidad, no lo era. Su nombre era Hyuba, Boon Salumena, Boon Hibrahema, o sea, «Job, hijo de Salomón, hijo de Abraham».[120] Era un «mahometano» o musulmán, y, además, el hijo de uno de los grandes sacerdotes o imanes de la ciudad de Boonda, cercana al río Senegal, en el reino de Futa Yallon. Lo

habían capturado cuando, comerciando él mismo con esclavos, había intentado vender a «dos negros», sin duda «paganos», para obtener dinero a fin de comprar papel para su uso y el de los letrados que profesaban su misma religión. Una vez comprado, se las ingenió para explicarle su situación al capitán Pike, quien se avino a dejar que su padre lo rescatara, pero la residencia de su familia quedaba lejos, y el barco pronto zarpó. En Maryland atrajo la atención de un abogado compasivo que se sintió impresionado por sus conocimientos (había memorizado el Corán a los quince años) y por su elevada posición social: «[…] pudimos percibir que no se trataba de un esclavo común». Fue enviado a Inglaterra, donde un grupo de caballeros hizo una colecta para comprar su libertad. Se convirtió en una *cause célèbre*; conoció, entre otros, al rey, a la reina y al duque de Montague. Menos de tres años después de haber abordado el *Arabella*, la Royal African Company lo repatrió al Fuerte James, en el río Gambia, donde de inmediato compró a una esclava y dos caballos. A su regreso a Boonda y al seno de su familia, fue recibido con «arrebatos de felicidad» y «ríos de lágrimas». Se enteró de que su padre había muerto y de que una de sus esposas se había unido a otro hombre, pero sus cinco hijos estaban vivos y sanos. La Royal African Company había confiado en que promovería sus intereses una vez que regresara a su hogar. No la defraudó. [121]


SENEGAMBIA
25°
20°
15°
10°
ISLAS DE CABO VERDE
río Senegal
JOLOFS
SERRAKOLES
(SONINKÉS)
BAMBARAS
Cabo Verde
isla de Gorea
río Gambia
FUERTE JAMES
río Casamance
SERERES
BALANTAS
REINOS
MANDÉS
islas Bijagós
FULAS
SUSUS
océano Atlántico
0 Millas 100 200
0 Kilómetros 200
© 2007 Jeffrey L. Ward

Senegambia, la tierra natal de Job ben Salomón, era la porción de África Occidental más próxima a Europa; de ahí que fuera allí donde el comercio atlántico de esclavos tuviera una historia más antigua. Senegambia se extendía desde el río Senegal hacia el suroeste alrededor de Cabo Verde, de nuevo hacia el sudeste hasta el río Gambia, y hacia el sur hasta el río Casamance. En esa extensión de unos quinientos kilómetros, poseía tres grandes sistemas hidrográficos que conectaban el interior con la costa. A lo largo de la costa vivían tres grupos wolofs fundamentales, incluido el jolof (al que pertenecía Salomón), que controlaban el comercio entre la costa y el interior. La mayoría de los gobernantes de esos grupos eran musulmanes, pero muchos de los pobladores no lo eran, al menos hasta fines del siglo XVIII o principios del XIX. Hacia el interior estaban los malinkés, hablantes de mandé, también musulmanes; más allá, en medio de la cuenca del río Senegal, se encontraban los fulbes (pastores musulmanes); y hacia la cabecera del río vivían los serrakoles. En el interior estaban los bambaras, unificados a fines del siglo XVII por el caudillo Kaladian Kulubali y convertidos en una sociedad de guerreros-agricultores. En la porción centro-sur de la región se encontraban los sereres, y más hacia el sur varios grupos malinkés. Intercaladas en toda la zona, sobre todo a lo largo de la costa, había pequeñas sociedades comunitarias como la de los balantas, y frente a la costa, la de los isleños bijagós.[122]

El islamismo había comenzado a propagarse en Senegambia en el siglo IX, y hacia el siglo XVIII ya era un rasgo definitorio, aunque aún sujeto a impugnaciones, de la región. Con la expansión de los aristocráticos y militaristas jinetes malinkés, muchos miembros de los grupos culturales menores fueron capturados y vendidos como esclavos. Los varones bijagós tenían fama de suicidarse al ser capturados. En la década de 1720 estalló una yihad contra los grupos no islámicos (y contra los líderes islámicos meramente nominales) que se prolongó hasta la década de 1740, resurgió en la década de 1780 y culminó en la de 1790. Como resultado de la yihad de

Futa Yallon, las exportaciones de esclavos aumentaron mucho en ambos períodos, aunque el proceso de esclavización siguió siendo irregular en el tiempo y el espacio. Por ejemplo, los pastores de ganado fulas iniciaron una revuelta contra los gobernantes susus en la década de 1720 y lograron hacerse con el control de algunas tierras para su uso. La resistencia a la esclavización era feroz y llegaba a los barcos negreros con los cautivos.

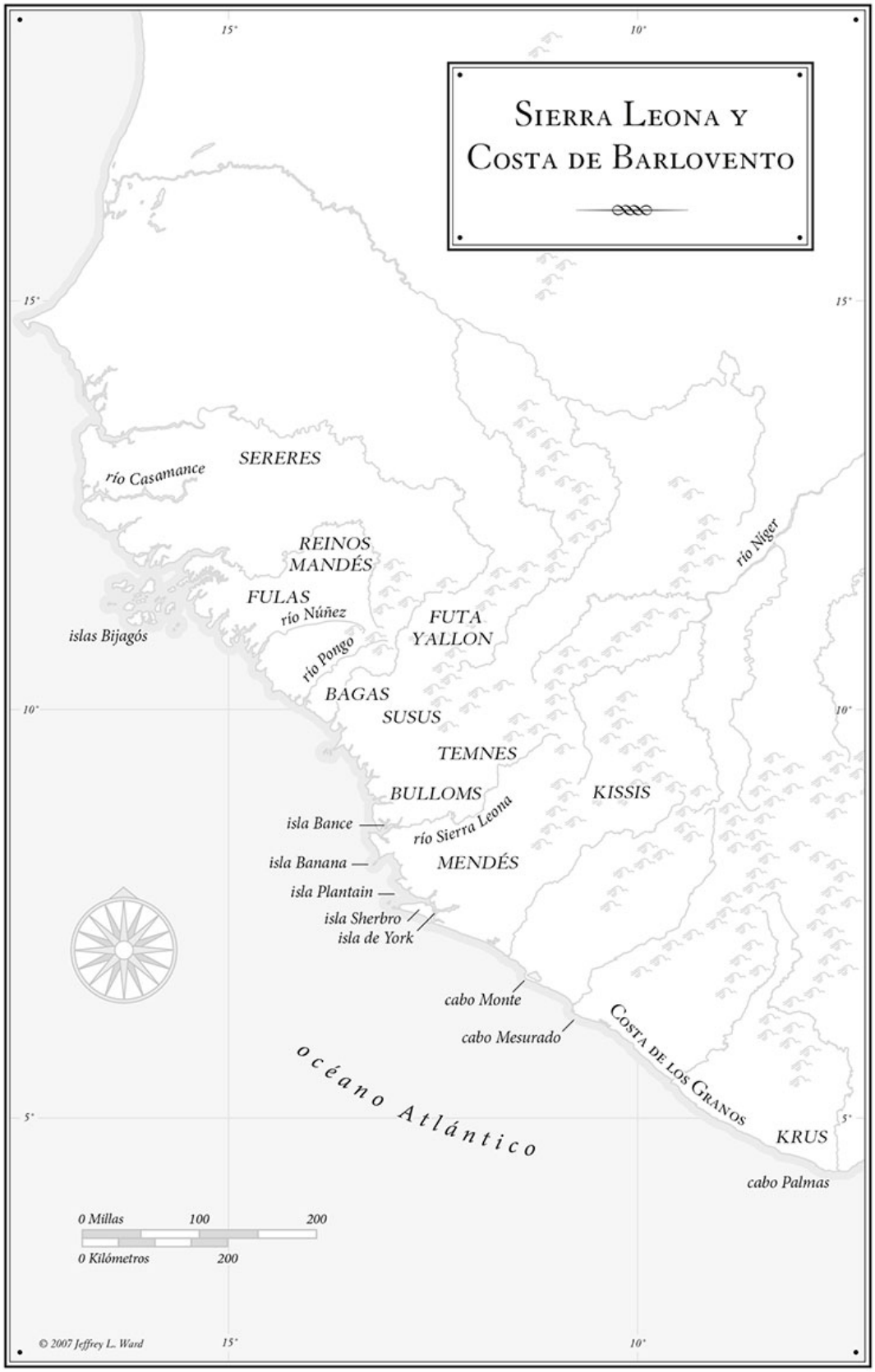
Otros habitantes se convirtieron gradualmente al islamismo, para lo cual no era una razón menor evitar la esclavización, sobre todo en la zona aledaña al río Gambia. Mientras tanto, el islamismo siguió propagándose con el comercio gracias a los comerciantes diolas, clásicos intermediarios itinerantes que comerciaban, convertían y creaban nuevos asentamientos. Los esclavizados provenían de tres zonas de captura: la costa, los valles del alto Senegal y el río Gambia, y la región del Níger medio y alto. Se trataba sobre todo de agricultores y pastores que hablaban alguno de los idiomas pertenecientes a la familia de lenguas del grupo del Atlántico occidental. En Senegambia, más que en ningún otro lugar, las fuerzas islámicas-saharianas y europeas-atlánticas toparon, chocaron y colaboraron, lo que terminó por transformar la región. En el curso del siglo XVIII, unos cuatrocientos mil esclavos de la región fueron vendidos a los barcos negreros y enviados al Nuevo Mundo, alrededor de la mitad en barcos británicos y norteamericanos. En el momento de su esclavización, Job ben Salomón era una de las dos únicas personas de las que se supo que hicieran el viaje inverso y retornaran a su hogar.[123]

Sierra Leona y la Costa de Barlovento

En la década de 1750, Henry Tucker era uno de los «grandes hombres» de la costa de Sierra Leona: era grande en riquezas, poder, estatus y estatura física. «Es un hombre gordo que habla fino», dijo de su jefe el pequeño comerciante blanco Nicholas Owen. Tucker formaba parte de un clan comercial multigeneracional de la costa que había comenzado con Peter

Tucker, un agente de la Royal African Company en la isla de York en la década de 1680, y su esposa africana. El comerciante mulato y bicultural Henry Tucker había viajado a España, Portugal e Inglaterra. Vivía «al estilo inglés»: en su casa se usaban platos de peltre y cubiertos de plata. Su guardarropa era colorido. Había adquirido una gran fortuna con el comercio de esclavos y construido a su alrededor todo un pueblo en el que vivía con seis o siete esposas, muchos hijos y muchos más esclavos y trabajadores contratados *(grumettoes)*.[124] Parecía como si todo el mundo le debiera dinero, lo que implicaba que podía vender casi a cualquiera como esclavo por deudas en un momento dado. Por tanto, era «estimado y temido por todos los que tenían la desgracia de estar en su poder». Owen añadió que Tucker «es tenido por un comerciante honorable por los europeos, pero los negros lo tienen por lo contrario». El capitán John Newton lo consideraba el único comerciante honesto de la Costa de Barlovento. Tucker llevaba a innumerables esclavos a bordo de los barcos, donde los capitanes lo agasajaban con vinos y cenas. Hacia mediados de la década de 1750, sus riquezas lo ubicaban «por encima de los Reyes» de la región.[125]

La región de Tucker, Sierra Leona y la Costa de Barlovento, a veces era llamada la Costa de la Alta Guinea, aunque subregiones específicas de la misma en ocasiones recibían el nombre de Costa de los Granos, Costa de Marfil y Costa de Malagueta. La zona se extendía desde el río Casamance, a lo largo de un área de bosques húmedos y muy buenas bahías, hasta el puerto de Assini, en las márgenes de la Costa del Oro, con lo que abarcaba las actuales Guinea-Bisáu, Guinea, Sierra Leona, Liberia y Costa de Marfil. En el siglo XVIII, el comercio en esa región era más variado que en otras partes de la costa de Guinea: incluía a esclavos, pero también nuez de cola, cera de abejas, sándalo africano, oro, malagueta y marfil de alta calidad. Los capitanes de barco pasaban allí largo tiempo comprando arroz para avituallarse en el cruce del Atlántico.


Sierra Leona y
Costa de Barlovento
15°
10°
5°
río Casamance
SERERES
REINOS
MANDÉS
FULAS
río Núñez
río Pongo
islas Bijagós
FUTA
YALLON
río Niger
BAGAS
SUSUS
TEMNES
BULLOMS
KISSIS
isla Bance
río Sierra Leona
isla Banana
MENDÉS
isla Plantain
isla Sherbro
isla de York
cabo Monte
cabo Mesurado
Costa de los Granos
KRUS
cabo Palmas
océano Atlántico
0 Millas 100 200
0 Kilómetros 200
© 2007 Jeffrey L. Ward

La geografía humana de la región era una de las más complejas de África Occidental, ya que existían pocos estados de grandes dimensiones y sí un amplio mosaico de mini-Estados y grupos culturales, de los cuales solo unos pocos estaban convirtiéndose al islamismo. La mayoría de los habitantes vivían en aldeas comunales pequeñas e igualitarias, y trabajaban como campesinos, pescadores y cazadores. Las mujeres parecen haber gozado de un poder especial en ciertas áreas, e incluso formaban parte de sociedades secretas como la Sande y la Bundu. La descentralización política permitía a comerciantes como Henry Tucker establecerse en la costa, organizar la producción y el comercio con el interior, y acumular poder y riquezas.

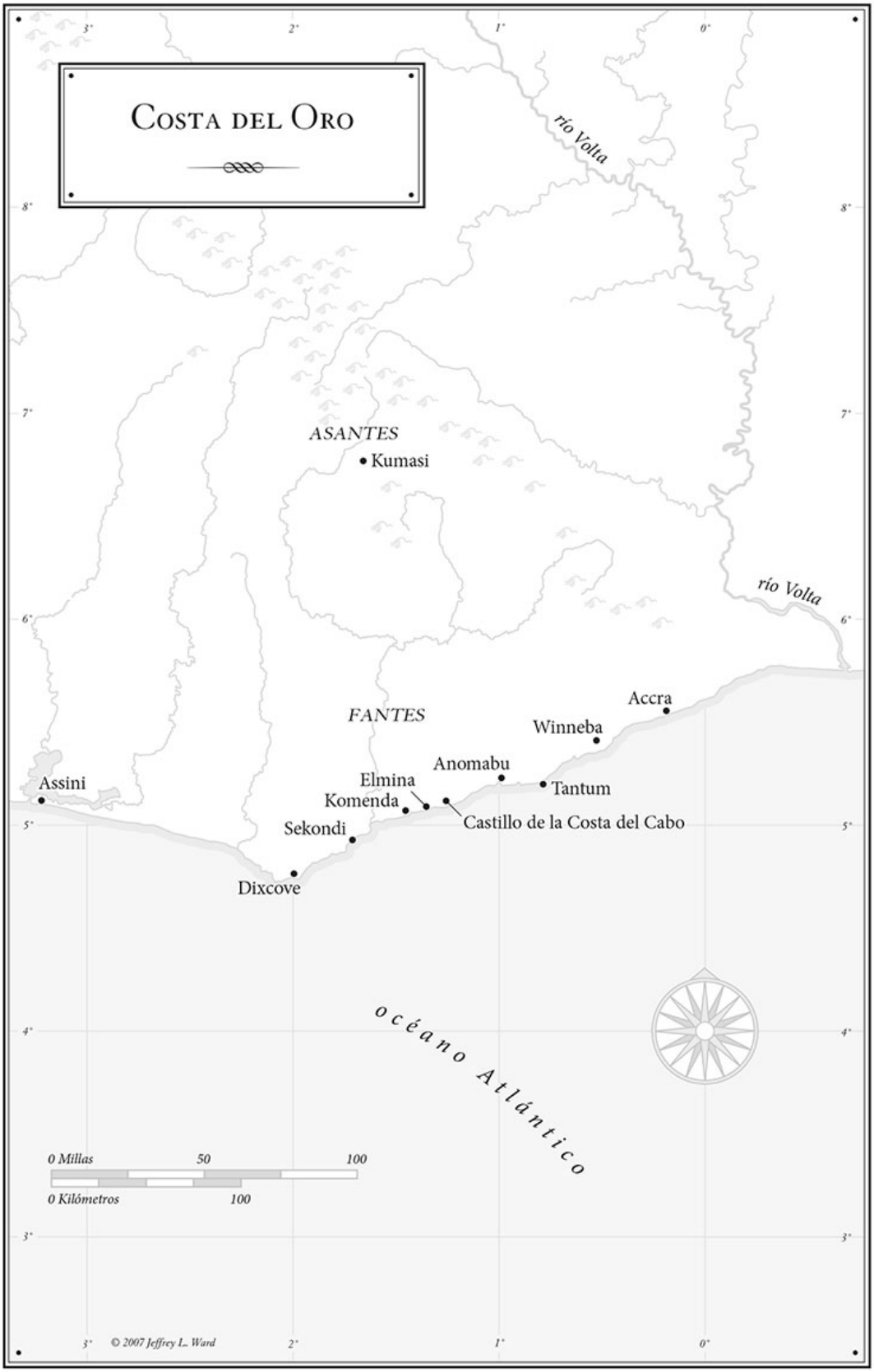
Un conjunto de grupos más reducidos, como los bagas, los bulloms y los krus, vivían a lo largo de la costa, mientras que más hacia el interior estaban los susus, los temnes y los mendés, todos más numerosos, y los fulbes y los yallonkes, en creciente proceso de islamización. Entre los grupos más pequeños que vivían hacia el interior estaban los golas y los kissis (se afirmaba de ambos que culturalmente eran como los mendés) y docenas de otros como los ibaus y los limbas. Durante las guerras de los manes, de finales del siglo XVI y principios del XVII, los hablantes de mandé esclavizaron a porciones de los grupos menores, pero fueron sometidos a su vez por los susus y los fulbes. El islamismo se propagó más allá de Senegambia hacia Sierra Leona y la Costa de Barlovento a medida que la teocracia musulmana de Futa Yallon realizaba incursiones contra los practicantes de religiones autóctonas y los vendían a comerciantes islámicos en el norte, o a comerciantes costeros en el sur. En el siglo XVIII, aproximadamente 460.000 individuos —alrededor del 6,5 % del total del siglo— fueron esclavizados y extraídos de esta vasta región. Más del 80 % de ellos hicieron la travesía transatlántica a bordo de barcos negreros británicos y norteamericanos.[126]

La Costa del Oro

John Kabes llegó al Fuerte Komenda «vociferándoles» a los comerciantes africanos del interior de la Costa del Oro. Eran tontos, bramaba. Querían demasiado por los esclavos que tenían a la venta. ¿Cómo se atrevían a pedir seis onzas de oro en vez de las cuatro de costumbre? En 1714 hizo un buen negocio, como venía haciendo desde 1683, trabajando como intermediario entre el estado africano de Eguafo, o Grand Commany, y los esclavistas europeos. Los ingleses, los holandeses y los franceses alternaban entre el cortejo y el insulto en lo que a él se refería. Sin Kabes «no se logrará nada», decía un factor inglés; es un camaleón y un «absoluto cobarde», rezongaba un holandés; le prometemos «grandes recompensas», añadía un esperanzado francés. Trabajaba sobre todo para los ingleses, y durante muchos años fue empleado de la Royal African Company, pero, para decirlo en palabras de la época, no era su sirviente. Era un astuto negociante por cuenta propia. Logró que despidieran a tres agentes de la compañía porque no podían trabajar con él. «Si lo perdemos, nuestra posición aquí se perdería», le escribió un funcionario a las autoridades de la compañía en el Castillo de la Costa del Cabo, a veinticinco kilómetros de distancia. De hecho, fue Kabes quien movilizó la fuerza de trabajo —los hombres que extrajeron las piedras de las canteras y cortaron la madera— para la *construcción* del Fuerte Komenda, esa enorme edificación imperial. Los holandeses, establecidos muy cerca, en el Fuerte Vredenburg, se oponían a la construcción de la fortaleza, así que Kabes encabezó varias expediciones militares contra ellos para animarlos a dar su consentimiento. Seguidamente construyó un pueblo de respetables dimensiones alrededor del fuerte. Pero lo más importante era que comerciaba con esclavos. Por las puertas del Fuerte Komenda pasaron miles de cautivos con destino a uno u otro barco. Cuando murió, en 1722, Kabes era un poder soberano por derecho propio, un príncipe de los comerciantes que poseía su propio «escabel», el símbolo máximo de poder político entre los akanes.[127]

Hacía mucho tiempo que los habitantes de la Costa del Oro comerciaban con los europeos, originalmente interesados, como indica el nombre del lugar, en el brillante metal precioso que hizo nacer la codicia y las grandes fortalezas, la primera de las cuales, el Castillo de la Mina (Elmina), fue construida por los portugueses en 1482 para proteger su dorado botín de sus rivales holandeses, franceses e ingleses. Con el paso del tiempo, otras potencias marítimas europeas, auxiliadas por hombres como Kabes, construyeron o tomaron otros fuertes, lo que dio origen a la aparición de una cadena de fortificaciones que se extendía a lo largo de una línea de costa de unos ochocientos kilómetros de largo, desde el puerto de Assini, en el oeste, hasta el río Volta, en el este, esto es, la porción oriental de la actual Costa de Marfil y casi todo el territorio de Ghana.

Los ingleses administraban fuertes y establecimientos comerciales en Dixcove, Sekondi, Komenda, Anomabu, Accra y Tantum; su sede principal era el Castillo de la Costa del Cabo. De esos lugares salían los prisioneros —el oro negro— que los comerciantes embarcaban en las cubiertas inferiores de los barcos. La construcción de los fuertes hizo nacer mini-Estados con *abirempom*, «grandes hombres», como Kabes y John Konny. En 1700, muchos habitantes de la región de la Costa del Oro pertenecían al amplio grupo cultural de los akanes (otros eran guanes, etsis y gas). Los akanes se dividían a su vez en estados que competían entre sí y a menudo se enfrentaban, como Denkyira, Akwamu y Akyem, que alcanzaron prominencia a lo largo de la costa a inicios de siglo con ayuda de las armas de fuego europeas. La nueva élite recibía el nombre de *awurafam*, «los que dominan el poder del fuego». El poder político salía del cañón de las armas.


Costa del Oro
río Volta
río Volta
ASANTES
Kumasi
FANTES
Accra
Winneba
Anomabu
Tantum
Elmina
Komenda
Castillo de la Costa del Cabo
Assini
Sekondi
Dixcove
océano Atlántico
0 Millas
50
100
0 Kilómetros
100
© 2007 Jeffrey L. Ward
3°
2°
1°
0°
8°
7°
6°
5°
4°
3°

El grupo más poderoso de la región era el de los asantes, cuyo ascenso a partir de 1680 tuvo como resultado la aparición de uno de los estados estratificados y centralizados más poderosos de África Occidental. Osei Tutu forjó una alianza regional de «grandes hombres» que incorporó gradualmente a diversos grupos culturales bajo su autoridad central de *asantehene* o líder máximo, simbolizada por el escabel dorado, *sika dwa*. En 1717, la nueva aristocracia asante había logrado controlar varios mini-Estados costeros (a los que se añadieron Accra y Adangme en 1742), y continuó su expansión al norte con la conquista de algunos grupos menores, lo que le permitió enviar esclavos hacia el norte con los mercaderes hausas y hacia el sur con destino a la costa y a los barcos negreros que aguardaban allí. Los asantes eran buenos guerreros, como indicaba su nombre, derivado de *osa nit*: «por la guerra». Se decía que los «verdaderos» asantes no eran vendidos como esclavos. El poderoso ejército asante contaba en 1780 con ochenta mil hombres, la mitad de los cuales estaban armados con mosquetes. Su comercio de esclavos a lo largo del siglo XVIII fue una consecuencia y no una causa primaria de sus guerras y la construcción de su estado. Pero pronto resultó más rentable capturar esclavos que buscar oro, y los asantes, a pesar de su independencia, se convirtieron en participantes confiables en la trata e inapreciables socios de los europeos.[128]

Otros participantes cardinales fueron los fantes de la costa, cuya confederación de diecinueve entidades políticas independientes fue una reacción contra los asantes. Los fantes firmaron algunos tratados con los británicos, pero siguieron comerciando con esclavistas de varias nacionalidades. Participaban de mil maneras en el comercio de esclavos: vendiendo a individuos de regiones del interior, y ofreciendo a los suyos para trabajar por un salario en los barcos negreros. Los fantes, organizados en clanes matrilineales, empleaban su formidable destreza militar para proteger su autonomía local, todo ello en una órbita altamente mercantilizada. Actuaban como intermediarios, conectando a los asantes del

interior con los comerciantes ingleses en la costa. Preservaron su independencia hasta ser finalmente conquistados por los asantes en 1807, el año en que se produjo la abolición. En el curso del siglo XVIII, la Costa del Oro produjo más de un millón de esclavos, alrededor de un 15 % de los embarcados en África Occidental. Unos dos tercios del total fueron transportados en embarcaciones británicas y norteamericanas.[129]

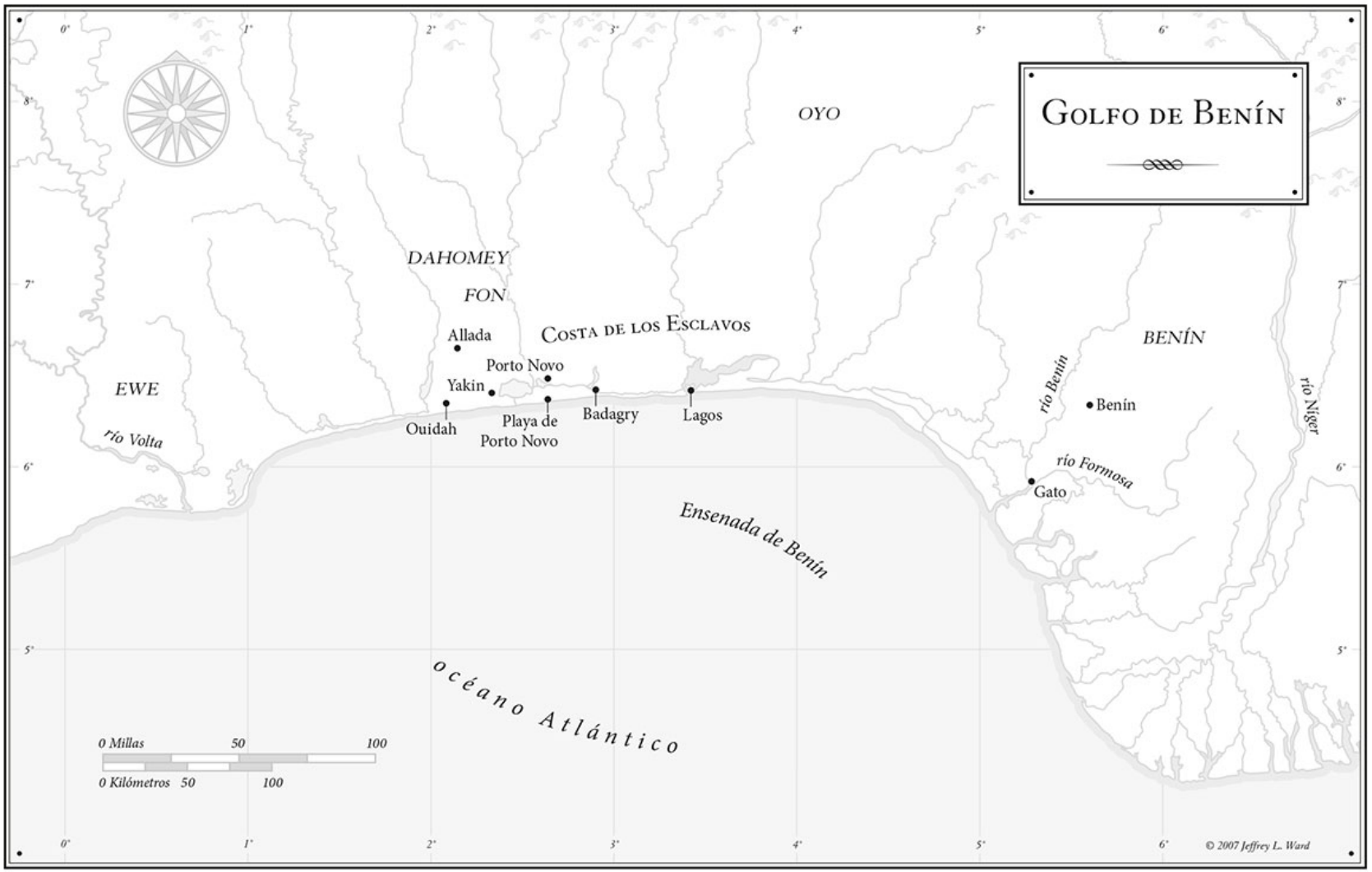
La Ensenada de Benín

La aldea pesquera en la desembocadura del río Formosa por lo general bullía de actividad, pero ese día del año 1763 estaba sobrecogedoramente silenciosa. Tres personas habían llegado de muy lejos en una pequeña canoa ignorantes del peligro que corrían. Puede que les haya asombrado el gran barco, un bergantín anclado a corta distancia de la costa en la Ensenada de Benín, rodeado por diez canoas de guerra. El *Briton* venía de un sitio aún más lejano. Era propiedad de John Welch (o Welsh) y Edward Parr, comerciantes de Liverpool, y su capitán era William Bagshaw. Las canoas de guerra, algunas lo bastante espaciosas como para llevar de seis a ocho colisas (cañones pequeños montados sobre cureñas giratorias), habían venido de una zona río arriba y pertenecían a un hombre llamado capitán Lemma Lemma, «una especie de almirante pirata» que comerciaba con esclavos. Quienes vivían río abajo consideraban que Lemma Lemma era «un ladrón o secuestrador de hombres»; todos «sentían mucho temor de aventurarse a salir cuando sus canoas de guerra estaban a la vista». Era un importante proveedor de esclavos de los barcos negreros europeos, razón por la cual hacía diez días que el capitán Bagshaw lo agasajaba con comida, bebida, su hospitalidad y *dashee*, regalos para alentar las ventas.

Desde la cubierta principal del barco esclavista, Lemma Lemma avistó a los extraños que pasaban remando en su canoa y ordenó a un grupo de sus canoeros que los capturaran. Estos se hicieron rápidamente a la mar, se apoderaron de los tres viajeros —un anciano, un joven y una joven— y, tras

llevarlos a bordo, se los ofrecieron en venta al capitán Bagshaw, quien compró a los dos jóvenes, pero rechazó al anciano. Lemma Lemma envió de regreso a este último a una de sus canoas y dio una orden: «[…] le pusieron la cabeza en uno de los bancos del bote y se la cortaron», y después lanzaron por la borda la cabeza y el resto del cuerpo. El capitán Bagshaw llevaba a sus hijos a Rappahannock (Virginia).[130]

La Ensenada de Benín, ubicada entre el río Volta y el río Benín (la zona que abarcan en la actualidad Togo, Benín y el sudoeste de Nigeria), tuvo una historia turbulenta en el siglo XVIII como región de comercio de esclavos. Durante el siglo previo, Benín había sido uno de los primeros reinos en recibir grandes cantidades de armas de fuego europeas. Pero a diferencia de los asantes, los habitantes de Benín carecían de la capacidad organizativa para usarlas, y el reino pronto experimentó una decadencia. Regiones otrora prósperas cercanas a la costa se vieron despobladas, y sus tierras dejaron de cultivarse. Benín siguió siendo el núcleo de diversos estados y sociedades tributarias que se relacionaron con los barcos esclavistas a través de personajes como el capitán Lemma Lemma.


Golfo de Benín
OYO
DAHOMEY
FON
EWE
Costa de los Esclavos
Allada
Porto Novo
Yakin
Ouidah
Playa de
Porto Novo
Badagry
Lagos
BENÍN
Benín
río Benín
río Niger
río Formosa
Gato
río Volta
Ensenada de Benín
océano Atlántico
0 Millas 50 100
0 Kilómetros 50 100
0° 1° 2° 3° 4° 5° 6°
8° 7° 6° 5°
© 2007 Jeffrey L. Ward

Los grupos culturales fundamentales de la región eran los ewes al oeste, con más de un centenar de pequeñas sociedades aldeanas autónomas; los fones en la región central (originalmente tierra adentro), y los más poderosos y numerosos yorubas hacia el este en el interior, que estaban a la cabeza del gran Imperio oyo. A inicios del siglo XVIII, los principales puertos de la trata eran Ouidah y Yakin, que era el puerto de Allada. Esas entidades políticas fueron independientes hasta que las conquistaron los fones, en las décadas de 1720 y 1730, y las incorporaron a Dahomey. Una vez eliminados los intermediarios, el rey Agaja de Dahomey y sus descendientes organizaron un estado fuerte, centralizado y relativamente eficiente, realizaron incursiones sistemáticas y violentaron procesos judiciales para entregar a los esclavos directamente a los barcos negreros, aunque lo hacían desde una zona del interior sin salidas directas a la costa, lo que a la larga limitó su capacidad de esclavización. Dahomey mantenía un ejército permanente, con un legendario regimiento de guerreras, pero, aun así, los dahometanos comenzaron a pagar tributo en la década de 1730 (regularmente después de 1747) al vecino Oyo, más poderoso, cuyo poderío militar en el interior tenía como base el empleo de caballos y de la caballería, y el control de la llanura. Conectados desde hacía largo tiempo con las rutas de las caravanas norte-sur del comercio de esclavos transahariano, ya en 1770 los yorubas se habían hecho con el control de los puertos de Porto Novo, Badagry y, más tarde, en el siglo XVIII, Lagos, aunque los suministros a todos ellos disminuyeron con su ocaso a partir de la década de 1790. Aunque la Ensenada de Benín exportó casi 1,4 millones de esclavos en el siglo XVIII, casi una quinta parte del total, solo alrededor de un 15 % del total de la región llegó a barcos británicos y norteamericanos, que tocaron con creciente frecuencia en puertos más hacia el este.[131]

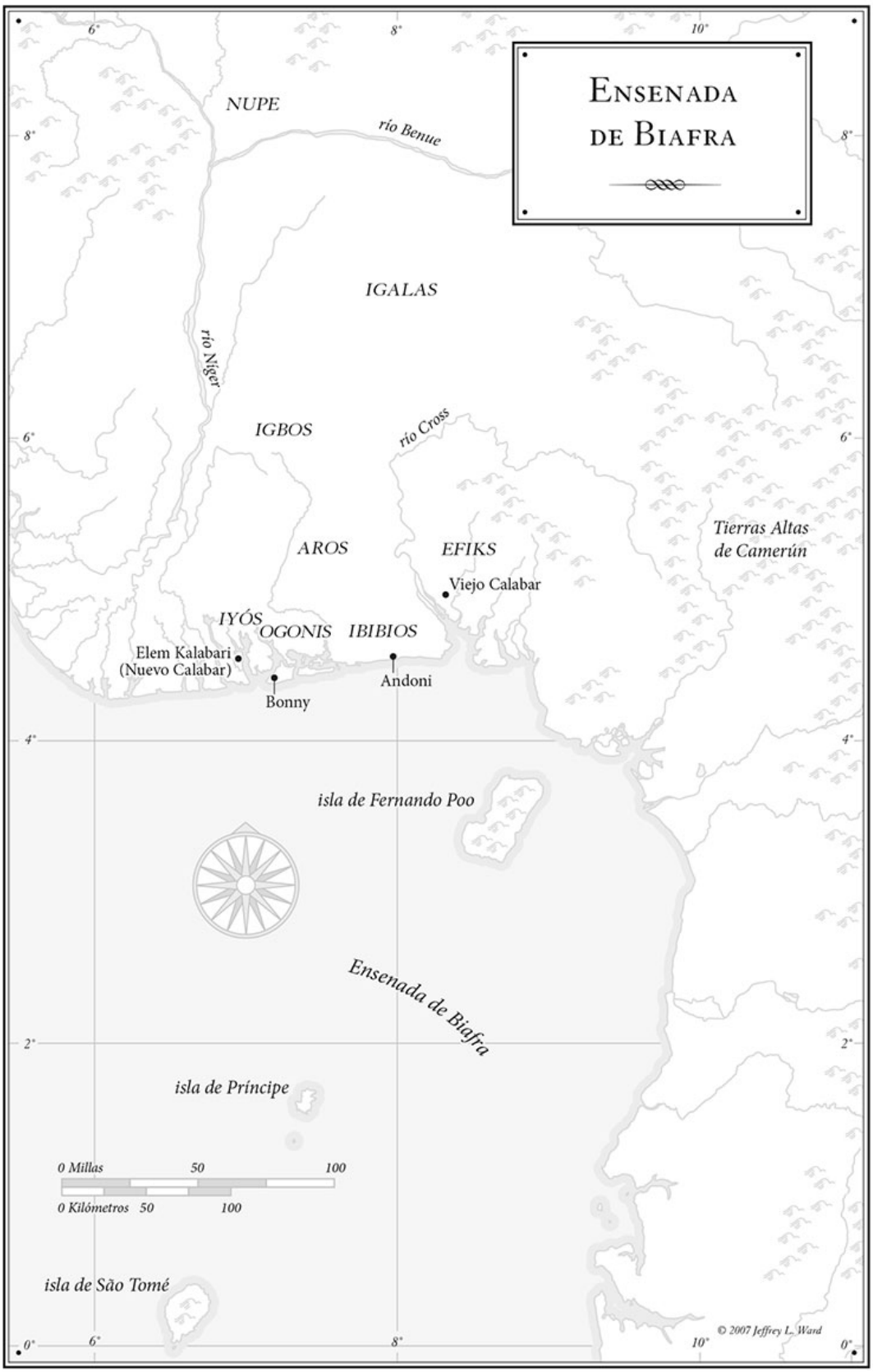
La Ensenada de Biafra

Antera Duke era uno de los principales comerciantes efiks de Viejo Calabar, en la Ensenada de Biafra, a finales del siglo XVIII. Vivía en Duke Town, a unos treinta kilómetros del estuario del río Calabar. Prosperó con el tiempo y se convirtió en miembro de la Sociedad Ekpe (Leopardo) de la localidad, que gozaba de un enorme poder en el comercio de esclavos y, en general, en los asuntos del pueblo. Participaba en lo que llamaba «obras», que eran festividades comunitarias de música, canto y baile. Organizaba funerales, que cuando eran de hombres de prestigio como él, incluían el sacrificio ritual de esclavos, que eran decapitados para que acompañaran a su amo al mundo de los espíritus. Zanjaba pequeñas disputas y grandes discusiones. Incluso supervisó el entierro del capitán de un barco esclavista, Edward Aspinall, «con gran ceremonia». Recibía en su hogar a una interminable procesión de capitanes, a veces cinco o seis a la vez, que bebían *mimbo* (vino de palma) y festejaban hasta altas horas de la noche. Los capitanes, a su vez, le enviaban a sus carpinteros y ebanistas para que trabajaran en su gran mansión.[132]

Antera Duke se mantenía alerta para oír el ruido de un cañonazo en Seven Fathoms Point, que indicaba que un barco esclavista, o su falúa, remontaba el río para comerciar. Una «hermosa mañana», anotó en su diario, «tenemos 9 barcos en el Río». Al igual que otros comerciantes efiks, «vestía como los blancos» y solía ir a bordo de las embarcaciones para tomar el té y realizar transacciones; cobrar derechos de aduana y recibir *dashee*; negociar créditos o «confianza»; dejar y rescatar rehenes; adquirir vigas de hierro, calderos y pólvora; y vender ñames como provisiones para la travesía. Vendía esclavos, y en ocasiones los capturaba él mismo: «[…] nosotros y Tom Aqua y John Aqua vamos juntos a Cazar hombres». En otra ocasión se vengó de una vieja afrenta que le había inferido un comerciante bakassi capturándolo junto a dos de sus esclavos y llevándolos personalmente a bordo de un barco negrero, apuntó orgulloso en su diario. En otras ocasiones les compraba esclavos a comerciantes de regiones

distantes. Durante los tres años en que llevó su diario (1785-1788) anotó la partida de veinte embarcaciones a las que había ayudado a «llenar de esclavos». Todas procedían de Liverpool. Esas naves trasladaron a casi siete mil hombres, mujeres y niños a las plantaciones del Nuevo Mundo. El 27 de junio de 1785 hizo una anotación típica: «El capitán Tatum se fue con 395 esclavos».[133]

La Ensenada de Biafra se extendía a lo largo de una costa pantanosa cubierta de mangle desde el río Benín, por el delta del río Níger, hasta el río Cross, y más allá por el oeste. Gracias a comerciantes como Antera Duke, era una importante fuente de esclavos, y una de las fundamentales de los comerciantes británicos y norteamericanos hacia fines del siglo XVIII. La región, que abarcaba lo que hoy es el este de Nigeria y el oeste de Camerún, no contaba con grandes estados territoriales. El tráfico de esclavos estaba en manos de tres grandes ciudades Estado, compuestas ellas mismas por «casas de canoas», que competían entre sí y en ocasiones se hacían la guerra: Nuevo Calabar (también llamada Elem Kalabari), Bonny y el Viejo Calabar de Duke. Las dos primeras eran especies de «monarquías», mientras que la última semejaba más una república en la que las familias fundadoras efiks utilizaban la Sociedad Ekpe para integrar a forasteros y esclavos en un sistema de parentesco extendido ficticio y trabajo para el comercio. (Los «padres» como Duke incorporaban a «hijos» e «hijas».) Los líderes de las casas de canoas se enriquecían y se tornaban poderosos gracias a sus tratos con los comerciantes europeos. En ese proceso, quizás se veían más influidos por las costumbres europeas —sobre todo en el vestido y la cultura— que los habitantes de cualquier otra zona de África Occidental. Los comerciantes como Duke subían a los barcos esclavistas ataviados con sombreros con galones dorados, chalecos y bombachos, hablando inglés y soltando un diluvio de palabrotas, y al final del día regresaban a hogares al estilo europeo.[134]


Ensenada de Biafra
NUPE
río Benue
IGALAS
río Niger
IGBOS
río Cross
AROS
EFIKS
Tierras Altas de Camerún
Viejo Calabar
IYÓS
OGONIS
IBIBIOS
Elem Kalabari (Nuevo Calabar)
Bonny
Andoni
isla de Fernando Poo
Ensenada de Biafra
isla de Príncipe
0 Millas 50 100
0 Kilómetros 50 100
isla de São Tomé
© 2007 Jeffrey L. Ward
6°
8°
10°
4°
2°
0°

Los grupos culturales fundamentales de la Ensenada de Biafra eran el ibibio, que dominaba el área alrededor del puerto de Andoni, y el igbo, más numeroso y descentralizado; este último era representante de una cultura que ocupaba una vasta área geográfica de la que provino una gran mayoría de los esclavizados. Otros grupos significativos eran el igala (ubicado hacia el norte en el interior), el iyó (a lo largo de la costa hacia el oeste) y el ogoni (alrededor del delta del río Cross). La forma fundamental de organización social de los pueblos de la región era la aldea autónoma. Existía alguna diferenciación de clases, pero los notables locales solían ser *primus inter pares*. La esclavitud no resultaba desconocida, pero era de naturaleza moderada y limitada. La mayoría de los habitantes eran cultivadores de ñame. Una de las mejores descripciones del modo de vida igbo es la que se resume en la frase de «democracia aldeana».

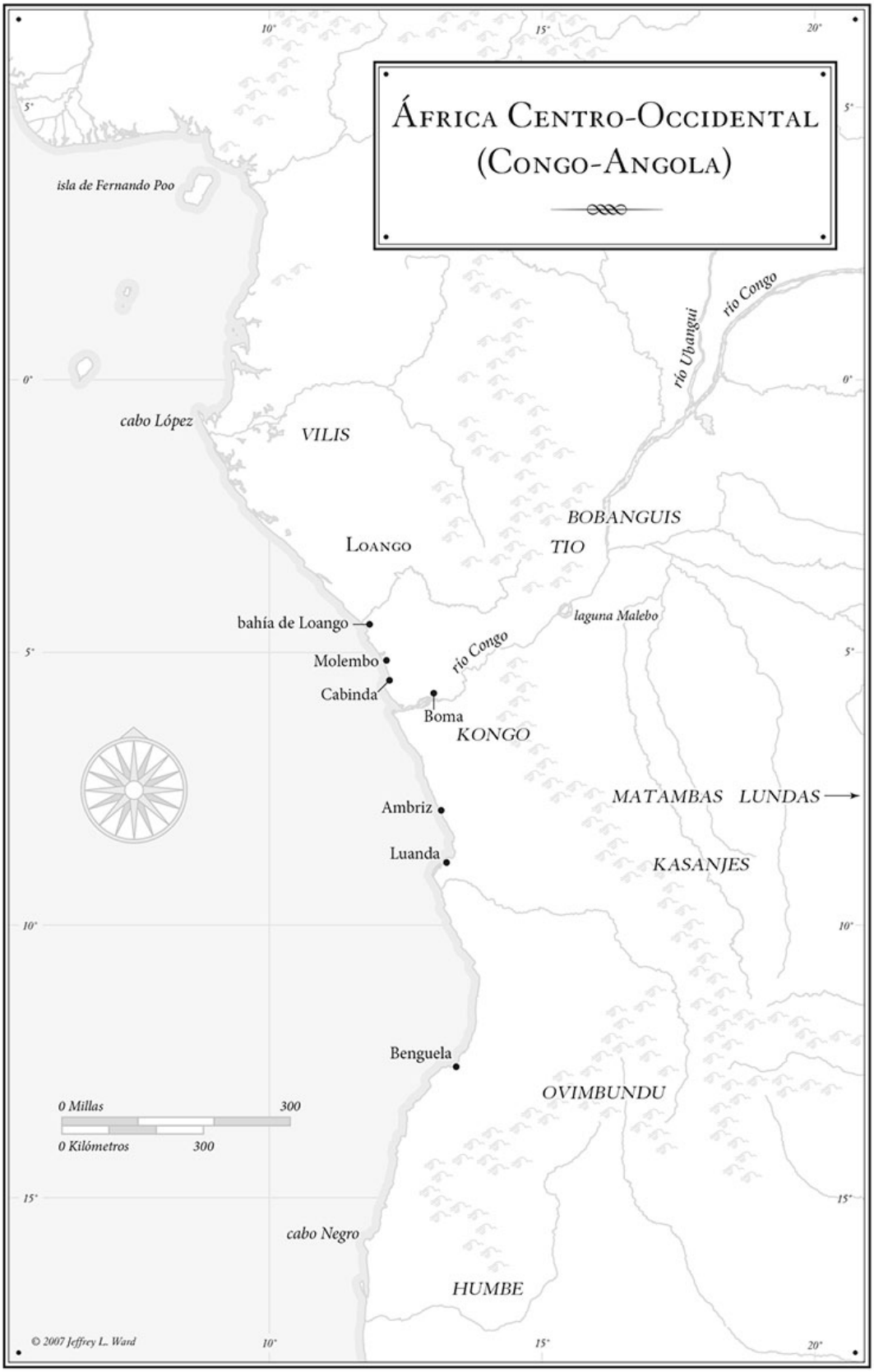
El territorio a lo largo de la Ensenada de Biafra estaba densamente poblado en su zona costera y en cientos de kilómetros hacia el interior. En particular los igbos habían experimentado un intenso crecimiento poblacional en el siglo XVII, en parte debido a su productivo cultivo del ñame. Los pueblos costeros y ribereños tendían a dedicarse a la pesca. Anchos y profundos ríos penetraban a grandes distancias hacia el interior, lo que hacía que las canoas fueran centrales para los viajes, las comunicaciones y el movimiento de los esclavos. Las regiones alrededor de los ríos Níger, Benue y Cross eran el área fundamental de obtención de cautivos, aunque algunos se traían desde las tierras altas de Camerún, que quedaban hacia el este. La mayoría de los esclavos se capturaban en pequeñas incursiones, dado que las guerras a gran escala eran poco comunes en la región. Hacia mediados del siglo XVIII, buena parte de la esclavización y el traslado interno estaban en manos de un grupo cultural relativamente nuevo, los aros, que utilizaron su acceso a las armas de fuego y otras manufacturas europeas para construir una red de intercambio que conectaba las casas de canoas con el interior. En el curso del siglo XVIII,

sobre todo después de la década de 1730, los comerciantes de la Ensenada de Biafra exportaron a más de un millón de individuos, fundamentalmente igbos, de los cuales un 86 % fueron embarcados en navíos británicos y norteamericanos. Muchos fueron a dar a Virginia entre 1730 y 1770, pero la mayoría llegó a las Antillas británicas.[135]

África Centro-Occidental

Según la historia de sus orígenes que ellos mismos contaban, los bobanguis comenzaron siendo pescadores tras separarse de otros grupos asentados a lo largo del río Ubangui, en la región del Congo del África Centro-Occidental. Con el paso del tiempo, ocuparon terrenos más altos e incluyeron entre sus actividades la agricultura (de plátanos y sobre todo de yuca) y una limitada manufactura, y posteriormente el comercio local y regional a través de los ríos. Pero siguieron siendo fundamentalmente pescadores hasta el siglo XVIII, cuando comenzaron a comerciar con esclavos. Enviaban a los cautivos en canoas hacia el suroeste a la laguna Malebo, un nexo fundamental con el comercio de la costa, donde los barcos esclavistas aguardaban anclados como bestias hambrientas con el estómago vacío. Los bobanguis establecían una distinción entre los dos tipos de esclavos con los que comerciaban: un *montamba* era una persona vendida por su grupo de parentesco, por lo general tras haber sido condenada por un delito o, en algunos casos, debido a una hambruna o a grandes dificultades económicas. Los segundos y quizás más numerosos a medida que avanzó el siglo XVIII eran los *montange*, individuos esclavizados de tres maneras: en el curso de una guerra formal, como resultado de una incursión informal o mediante un secuestro. A medida que aumentaron los precios de los esclavos, los comerciantes bobanguis hicieron más y más cautivos y empezaron a trasladarlos por tierra por varias rutas hasta Loango, Boma y Ambriz, en la costa. Esos intermediarios gozaron de prominencia regional y terminaron suministrando una minoría sustancial de los esclavos embarcados por

Loango en el siglo XVIII. Su idioma se convirtió en la lengua vehicular del comercio a lo largo del río Ubangui y sus numerosos afluentes.[136]


África Centro-Occidental
(Congo-Angola)
isla de Fernando Poo
cabo López
VILIS
río Ubangui
río Congo
BOBANGUIS
TIO
Loango
laguna Malebo
bahía de Loango
Molembo
Cabinda
río Congo
Boma
KONGO
MATAMBAS
LUNDAS
Ambriz
Luanda
KASANJES
Benguela
OVIMBUNDU
cabo Negro
HUMBE
0 Millas
300
0 Kilómetros
300
10°
15°
20°
5°
0°
© 2007 Jeffrey L. Ward

África Centro-Occidental era una vasta extensión de costa con dos regiones fundamentales de captura de esclavos, el Congo y Angola, y entre ellas cientos de grupos culturales. Fue una de las regiones de comercio más importantes a medida que avanzaba el siglo XVIII, y se convirtió en la más significativa en la década de 1790. Los barcos esclavistas llegaban con frecuencia cada vez mayor a una costa de unos dos mil kilómetros de longitud que comenzaba alrededor de la isla de Fernando Poo y se extendía hacia el sur hasta Benguela y Cabo Negro. En los mapas actuales, esa área comienza en Camerún y se extiende hacia el sur para incluir a Guinea Ecuatorial, Gabón, la República del Congo, una pequeña porción costera de la República Democrática del Congo y buena parte de Angola. África Centro-Occidental era históricamente un sitio de colonización e influencia portuguesas, tanto en la costa como hacia lo profundo del territorio. En el siglo XVII, esa influencia incluyó una conversión masiva al cristianismo en el reino de Kongo, uno de los principales estados clientes del comercio de esclavos. Comerciantes británicos y norteamericanos comenzaron a introducirse con gran éxito en la zona a mediados del siglo XVIII.

El motor principal de la esclavización en la región fue la expansión del Imperio lunda en el interior de Angola. La mayoría de los esclavos eran prisioneros de guerras de conquista, capturados en batallas formales o en incursiones sorpresivas. Un número sustancial de los esclavos provenía de los tributos que los lundas les exigían a los diversos grupos y estados que controlaban. Los lundas desarrollaron un sistema administrativo muy eficiente y empleaban estados intermediarios de tamaño mediano como los de los kasanjes y los matambas para facilitar el movimiento de sus esclavos hacia los barcos que aguardaban en la costa. Otros agentes activos en el amplio comercio humano que se desarrollaba en África Centro-Occidental, además de los bobanguis, eran los comerciantes vilis, quienes en el siglo XVII conectaban las regiones del interior hacia el norte con la costa del

Congo. Estados sureños como Humbe y Ovimbundu también hacían de intermediarios en un comercio intenso y lucrativo.

África Centro-Occidental era una zona de extraordinaria diversidad cultural y docenas de idiomas, aunque todos ellos eran de origen bantú, lo que constituía un acervo común para los pueblos de la diáspora. La organización política también era muy diversa, desde pequeñas aldeas autónomas hasta grandes reinos, los más importantes de los cuales eran Kongo, Loango y Tio, y el estado colonial portugués, cuya sede radicaba en Luanda. Los modos de vida de la gente común, que era la más proclive a ser víctima de la esclavización, variaban según las zonas ecológicas. Las poblaciones cercanas a la costa, los ríos y los pantanos necesariamente dependían del agua, por lo general de la pesca, mientras que las de las zonas de bosques y sabanas tendían a combinar la agricultura, usualmente a cargo de las mujeres, con la caza, que realizaban los hombres. Muchas comunidades estaban organizadas matrilinealmente. Debido a las frecuentes guerras, muchos de los hombres contaban con algún tipo de experiencia militar. A medida que crecieron los tentáculos de la trata, muchas comunidades experimentaron una estratificación interna, y surgieron *kumu*, «grandes hombres», para facilitarla. Los principales puertos de la región, de norte a sur, eran Loango, Cabinda, Ambriz, Luanda y Benguela, este último construido por los portugueses para la trata. Entre 1700 y 1807, los comerciantes sacaron a un millón de cautivos a través de Loango, y cantidades crecientes después de 1750 por Molembo y Cabinda, los puertos del estuario del Congo. Solo en el siglo XVIII, más de 2,7 millones de esclavos fueron entregados a la trata. Constituían el 38 % del total del siglo, lo que hacía de África Centro-Occidental la región más importante del comercio de esclavos por un margen considerable.[137]

Un cuadro social de los cautivos

Como indican los resúmenes de las seis principales regiones de la trata, la mayoría de los que llegaron a los barcos esclavistas lo hicieron como resultado de guerras, especialmente en momentos históricos en que uno u otro grupo, los fones o los asantes, por ejemplo, ampliaba su dominio político a costa de sus vecinos. Lo que un observador llamó las «guerras eternas» entre grupos menos numerosos era otra fuente importante de esclavos. Como el conflicto entre los golas y los ibaus, esas guerras tenían sus propias lógicas y causas geopolíticas, y no siempre se debían a la influencia del comercio de esclavos. De hecho, como señalara el comerciante de esclavos e historiador Robert Norris, en África había habido guerras desde mucho antes de la llegada de los europeos, motivadas por las mismas causas que han originado conflictos en todo tiempo y lugar: «[…] la Ambición, la Avaricia, el Resentimiento, etc.». Los defensores y los opositores de la trata concordaban en que la guerra era una fuente importante de esclavos en África Occidental.[138]

Pero tenían un profundo desacuerdo acerca de qué constituía una guerra. La mayoría de los defensores de la trata estaban de acuerdo en que una «guerra» era, sencillamente, cualquier cosa que dijeran los comerciantes africanos que lo era. Pero tenían que admitir que el término cubría una multitud de actividades. «¡Las depredaciones… reciben el nombre de guerras!», exclamó un comerciante de Liverpool en 1784. John Matthews, un feroz defensor del comercio de seres humanos, apuntó que en Sierra Leona a cualquier «pequeña disputa» se la llamaba guerra. El cirujano marítimo John Atkins señalaba que en África Occidental la guerra no era más que otra manera de llamar al «robo de criaturas indefensas tierra adentro». Quienes se oponían a la trata iban incluso más allá e insistían en que «las guerras» no eran sino «expediciones piráticas», y hasta encontraron un testigo para probarlo: el marino británico Isaac Parker había participado en esas incursiones de pillaje organizadas en New Town (Viejo Calabar) en la década de 1760. Los abolicionistas afirmaban que las

llamadas «guerras» eran, en su mayoría, simples secuestros. Además, las «guerras» a menudo se desataban cuando aparecía un barco negrero en la costa, momento en el cual los comerciantes locales (con la ayuda y las armas del capitán del barco) equipaban a partidas armadas (por lo general transportadas en canoas) para que se dirigieran al interior a hacer la guerra y proveerse de esclavos, que después se vendían al capitán que había contribuido a financiar la expedición. De otra manera, como le explicaba un africano a un miembro de la tripulación de un barco esclavista: «Suponer que barco no venir, no tomar esclavos». La guerra era un eufemismo para referirse al robo organizado de seres humanos.[139]

La segunda fuente de esclavos, después de las guerras, eran los procesos judiciales mediante los cuales las sociedades africanas sancionaban a individuos por delitos que iban desde el asesinato hasta el robo, pasando por el adulterio, la brujería y las deudas; los condenaban a la esclavitud y los vendían a comerciantes africanos o directamente a los capitanes de los barcos negreros. El proceso guardaba similitudes con el traslado de convictos ingleses a las colonias de América del Norte hasta 1776 y a la bahía de Botany, en Australia, a partir de 1786. Muchos africanos y europeos (abolicionistas) estimaban que los procesos judiciales de África Occidental se habían viciado, y que miles de personas habían sido falsamente acusadas y condenadas para producir todos los esclavos posibles aptos para la trata. Francis Moore, un funcionario de la Royal African Company, señaló que, en la región de Gambia, a todos los declarados culpables de un delito alrededor de 1730 «los Castigos se les conmutaron por la Esclavitud». Walter Rodney observó que en la Costa de la Alta Guinea los grupos gobernantes hacían de la ley «la sirvienta de la trata». [140]

La tercera fuente importante era la compra de esclavos en mercados y ferias del interior, a cierta distancia de la costa, a menudo vinculada a los circuitos islámicos de comercio de esclavos hacia el norte, el este y el oeste.

La compra de esos individuos (la inmensa mayoría de los cuales habían sido libres antes de ser esclavizados más hacia el interior) fue especialmente común en Senegambia, la Costa del Oro y la Ensenada de Benín. En la década de 1780, muchos de los esclavos vendidos en Nuevo Calabar, Bonny y Viejo Calabar habían sido comprados ciento cincuenta kilómetros o más tierra adentro, y en otros puertos el área de captura de esclavos era aún más profunda. Los capitanes de barcos negreros asumían que los individuos que compraban se habían convertido en esclavos debido a una guerra o un proceso judicial, pero lo cierto era que no sabían —y no les importaba— cómo había sido esclavizado su «cargamento». No era su problema, declararon uno tras otro en las audiencias parlamentarias celebradas entre 1788 y 1791.[141]

En el siglo XVII, la mayoría de los cautivos parece haber provenido de una distancia de alrededor de ochenta kilómetros de la costa. Pero a principios del siglo XVIII, sobre todo después de la desregulación europea del comercio de esclavos (el ocaso de las compañías con privilegios reales y el ascenso de los comerciantes privados), tanto el comercio como las áreas de captura se ampliaron, en algunos casos varios cientos de millas hacia el interior. La mayoría de los comentaristas opinaba que entre una décima parte y un tercio de los esclavos provenía de regiones costeras, y el resto, del interior. «El grueso» de los esclavos, escribió John Atkins a partir de su experiencia en los primeros años de la década de 1720, era «Gente del campo», cuyo entendimiento, según su criterio condescendiente, era menor mientras más lejano a la costa era su lugar de origen. Los «negros de la costa», por el contrario, eran sagaces, incluso pícaros, más dados a hablar inglés, y conocían mejor los barcos esclavistas y la trata. Los provenientes de la costa tendían a haber sido esclavizados merced a un proceso judicial, mientras que los que venían del campo probablemente habían sido capturados en una u otra «guerra». Hacia fines del siglo, cada vez más esclavos provenían de «grandes distancias», tras viajar «muchas lunas» y

ser vendidos varias veces en el camino. El capitán del *Sandown* estaba seguro de que cinco hombres que había comprado en octubre de 1793 habían recorrido seiscientos kilómetros.[142]

La esclavización producía una resistencia inmediata y espontánea, sobre todo cuando era fruto de una incursión o un secuestro. Los cautivos se rebelaban, huían, hacían todo lo que podían para escapar de sus captores. Una vez que habían sido capturados y organizados en cáfilas, la forma fundamental de resistencia era la fuga, lo que los captores trataban de evitar mediante la vigilancia armada y diversas tecnologías de control. Los recién esclavizados, sobre todo si eran hombres, en ocasiones eran atados de manera individual con lianas, cuerdas o cadenas y después enlazados por el cuello por parejas y grupos de cuatro, y finalmente amarrados a otros grupos del mismo tamaño. Los captores africanos en ocasiones les ataban a los hombres un tronco largo y pesado para dificultarles los movimientos, agotarlos y desalentar la resistencia. Todos los miembros de la cáfila debían trabajar como porteadores, esto es, cargar comida y mercancías, a veces grandes colmillos de marfil. Un imaginativo grupo de secuestradores diseñó un aparato que se colocaba en las bocas de los prisioneros para impedirles gritar a fin de llamar la atención y quizás obtener la ayuda de personas compasivas durante la larga marcha. Otras formas de resistencia incluían la negativa a comer y, en ocasiones, la insurrección organizada. Los esclavizados incluso huían al bosque y creaban una especie de comunidad de cimarrones. Todas esas formas de resistencia se prolongaban en los barcos negreros y, tras la terminación del viaje, en las sociedades de plantación del Nuevo Mundo.[143]

La inmensa mayoría de los esclavizados eran gente común, por lo general agricultores de uno u otro tipo, aunque unos pocos eran pastores nómadas y cazadores-recolectores. De las sociedades de mayores dimensiones provenían artesanos, esclavos domésticos y asalariados. Dos tercios de aquellos enviados allende los mares eran varones, la mayoría jóvenes,

muchos de los cuales habían sido soldados y, por tanto, tenían algún entrenamiento militar. Aproximadamente un tercio eran mujeres, y una cuarta parte niños. Las proporciones de estos dos últimos grupos aumentaron hacia fines del siglo XVIII. Muy pocos africanos de prestigio y autoridad fueron esclavizados y llevados a bordo de un barco negrero. Las élites militares africanas con frecuencia ejecutaban a sus principales adversarios después de una batalla para evitar que alentaran la resistencia a los nuevos gobernantes. Además, los cazadores de esclavos a menudo escogían a «los más rudos y resistentes» y evitaban a los privilegiados «negros flojos» (como Job ben Salomón) a quienes les resultaba más difícil adaptarse al barco y a la esclavitud. Y, por otra parte, la preferencia de los comerciantes de esclavos por los jóvenes también excluía a la mayoría de los más viejos y sabios, esto es, los líderes naturales en muchas culturas africanas.[144]

El resultado de ese proceso de selección, esclavización y traslado por mar produjo una ruptura profunda y de largo aliento entre los africanos comunes y los grupos dirigentes, que a su vez tuvo enormes implicaciones para la práctica cultural y política en la diáspora. Aquellos muchos injustamente condenados y esclavizados perdieron el respeto a sus dirigentes y sus instituciones, y la ausencia de una clase dominante en la diáspora significó que las personas comunes necesariamente se vieron obligadas a hacer las cosas a su manera, con más libertad y creatividad, tanto en los barcos negreros como en el Nuevo Mundo. Se pusieron a la orden del día relaciones y prácticas más igualitarias, como apreció Hugh Crow entre los igbos de sus barcos: «Los he visto, cuando la comida que se les proporcionaba era poca, dividir el último bocado de carne entre ellos, hebra a hebra».[145]

El *grand pillage*: Louis Asa-Asa

Una de las maneras fundamentales de conseguir esclavos era lo que los franceses llamaban *grand pillage*: una incursión súbita y organizada a una aldea, por lo general en medio de la noche. Los asaltantes quemaban las viviendas y capturaban a los aterrorizados aldeanos en su huida, y a continuación los hacían marchar hasta la costa en cáfilas y los vendían. Un hombre llamado Louis Asa-Asa fue esclavizado en un *grand pillage* cuando era un niño de trece años. Describió en detalle el trauma y el camino que lo llevó al barco.[146]

Asa-Asa vivía con sus padres y cinco hermanos y hermanas «en un lugar llamado Bycla, cerca de Egie, un pueblo grande» del interior «a cierta distancia del mar». Su familia era respetable. Su padre, propietario de tierras y de un caballo, no era uno de los «grandes hombres» de la aldea, pero su tío sí lo era, porque poseía muchas tierras y ganado y «podía hacer que vinieran hombres a trabajar para él». Su padre fabricaba carbón con su hermano mayor, pero Asa-Asa era «demasiado pequeño» para ayudar con ese trabajo. Su recuerdo más vívido de su familia y su vida africanas antes de la esclavitud era sencillo y revelador: «[…] todos éramos muy felices».[147]

La felicidad pronto se consumió entre las llamas, cuando «algunos miles» de guerreros adinyés convergieron en Egie una mañana antes de la salida del sol, les prendieron fuego a las chozas, crearon el caos, mataron a algunos y en los dos días siguientes capturaron a muchos otros. Amarraron a los cautivos por los pies hasta que llegó el momento de organizarlos en cáfilas y hacerlos marchar hasta la costa donde «los desataron; pero si trataban de huir, les disparaban» con armas europeas. Los adinyés eran merodeadores expertos, incluso profesionales: «Donde quiera que encontraban aldeas incendiaban el lugar». Se llevaban a todos: «[…] hermanos y hermanas, esposos y esposas; no les importaba». Entre los capturados en la redada inicial había una docena de personas a quienes Asa-Asa describió como «amigos y parientes». Todos los prisioneros eran

vendidos como esclavos a los europeos, algunos por «tela o pólvora», otros por «sal o armas de fuego». A veces «obtenían cuatro o cinco armas por hombre». Asa-Asa sabía que eran «armas inglesas».[148]

Asa-Asa y su familia vieron arder su hogar, pero huyeron de la aldea, se mantuvieron juntos y vivieron dos días en el bosque. Cuando los adinyés se marcharon, regresaron a su hogar «y encontramos que todo había ardido». También hallaron a «varios de nuestros vecinos heridos; les habían disparado». Asa-Asa vio «los cuerpos de cuatro o cinco niños pequeños a los que habían matado de un golpe en la cabeza. Se habían llevado a sus padres y sus madres, pero los niños eran demasiado pequeños para ser esclavos, así que los mataron. Habían matado a varios otros, pero esos fueron todos los que vi. Los vi tirados en la calle, como perros muertos».

La familia construyó un «pequeño cobertizo» para cobijarse y empezó lentamente «a volver a acomodarse», pero una semana después regresaron los adinyés a quemar los cobertizos y las casas que no habían advertido la primera vez. Asa-Asa y su familia, incluido su tío, volvieron a huir al bosque, pero al día siguiente los guerreros salieron en su persecución, lo que los obligó a internarse más en la espesura, donde permanecieron «unos cuatro días con sus noches». Subsistieron con «unas pocas papas», y estaban «medio muertos de hambre». Los adinyés pronto los encontraron. Asa-Asa recordaba ese momento: «Le dijeron a mi tío que se fuera con ellos; pero se negó y le dispararon de inmediato; lo mataron». El resto huyó aterrorizado, pero Asa-Asa, que era el más joven del grupo, se fue quedando atrás. Se subió a un árbol para eludir a sus perseguidores, pero fue en vano, porque estos lo descubrieron y, tras capturarlo, le amarraron los pies. Recordaba con tristeza: «No sé si encontraron a mi padre y mi madre, a mis hermanos y hermanas; habían corrido más rápido que yo y estaban a media milla de distancia cuando trepé al árbol: nunca más volví a verlos». Asa-Asa también recordaba a un hombre que se había subido al árbol con él: «Creo que lo mataron, porque nunca más lo vi».

El joven Asa-Asa se sumó a otras veinte personas en una marcha hacia el mar. Cada uno llevaba una carga, parte de la cual era lo que comerían en el camino. Los recién esclavizados no fueron golpeados, apuntó, pero mataron a un hombre que había sido su vecino. Estaba enfermo y demasiado débil para llevar su carga, de modo que «le traspasaron el cuerpo con una espada». Fue el único que murió en el camino.

Pronto comenzó una serie de ventas, cada una de las cuales aproximaba a Asa-Asa y sus compañeros al barco esclavista. El muchacho de trece años fue «vendido seis veces, en ocasiones por dinero, en ocasiones por tela y en ocasiones por un arma». Incluso después de llegar a la costa con sus compañeros de cáfila, siguieron siendo vendidos: «Nos llevaron en bote a varios lugares, y cada vez que hacíamos una escala nos vendían». Solo unos seis meses después de su captura llegaron junto a «los blancos» y su «gran barco».[149]

El secuestro: Ukawsaw Gronniosaw

Una manera menos corriente, pero aun así importante, de obtener esclavos era el engaño, empleado por los comerciantes para aprovecharse de las personas ingenuas y poco suspicaces. Los marineros y sirvientes contratados europeos llamaban *spirit* al astuto agente que proveía trabajadores, y al proceso *spiriting*, *trepanning* o secuestro.[150] En el caso del muchacho llamado Ukawsaw Gronniosaw, la ruta que lo llevó al barco en 1725 comenzó con cierto grado de consentimiento que evolucionó hasta convertirse en coerción.[151]

El comerciante había hecho un largo viaje hasta la aldea de Borno, cerca del lago Chad, en la actual porción nordeste de Nigeria, y al llegar allí, relató una fábula mágica. Habló de un lugar junto al mar donde «unas casas con alas […] andan sobre el agua». También habló de unos peculiares «hombres blancos» que habitaban esas viviendas aladas que se movían por el agua. Sus palabras hechizaron a Gronniosaw, un adolescente que era el

más pequeño de seis hermanos y el nieto del rey de Zaara. Gronniosaw recordaría posteriormente: «Me complació mucho la narración sobre ese extraño lugar, y sentí muchos deseos de ir a verlo». Su familia estuvo de acuerdo en dejarlo ir. Recorrió más de mil kilómetros con el comerciante, cuyas maneras cambiaron una vez que se llevó al muchacho de la aldea y del seno de su familia. Gronniosaw comenzó a sentirse «infeliz y descontento», temeroso de que lo mataran. Cuando llegó a la Costa del Oro, se encontró «sin amigos ni medios de procurármelos». Fue esclavizado.

El rey de la costa declaró que Gronniosaw era un espía y debía ser ajusticiado, pero el muchacho habló en su defensa: «Fui […] allí para ver las casas que tienen alas y andan sobre el agua, y a los hombres blancos». El rey se aplacó y le permitió a Gronniosaw cumplir sus deseos, pero con un viso perverso: sería vendido al amo blanco de una de las casas aladas. Le ofrecieron el muchacho a un capitán francés, quien se negó a comprarlo porque era muy pequeño. Llevado a bordo de un barco esclavista holandés, y aterrorizado ante la idea de que si lo volvían a rechazar lo matarían, Gronniosaw le rogó al capitán que lo adquiriera. Este lo complació y lo cambió por «dos yardas de tela a cuadros». Durante la travesía atlántica se sintió «sumamente mareado al principio; pero cuando me acostumbré más al mar, se me pasó». Señaló que el capitán lo trató bien hasta que llegaron a Barbados, donde lo vendieron por «cincuenta dólares».

El barco esclavista —o «la casa con alas», como lo llamaba Gronniosaw — le habría resultado asombroso a quienquiera que no lo hubiera visto antes. El explorador Mungo Park vio una reacción similar en 1797, cuando acompañado por su guía, Karfa, finalizó sus viajes por el interior de África Occidental con la llegada al río Gambia, donde vieron una goleta anclada. Park escribió: «Era el objeto más sorprendente que Karfa hubiera visto». El africano de tierra adentro inspeccionó atentamente la embarcación diseñada para la navegación en alta mar. Se preguntó sobre «la manera de unir las distintas planchas que componían el barco y de rellenar las junturas para

impedir la entrada del agua». Se sintió fascinado por «el uso de mástiles, velas y aparejos». Y sobre todo le maravilló «cómo era posible, valiéndose de algún medio, lograr que un objeto tan grande avanzara gracias a la fuerza común del viento». Todo ello, escribió Park, «le resultaba totalmente novedoso». Park concluía diciendo que «la goleta con su cable y su ancla mantuvieron a Karfa sumido en profundas meditaciones la mayor parte del día».[152]

Un vivo contraste con Gronniosaw y Karfa eran los africanos que comerciaban en la costa, a quienes describió el capitán John Newton: «[…] son tan rápidos en distinguir nuestras pequeñas diferencias locales de lenguaje y de costumbres que antes de pasar cinco minutos en el barco, y a menudo incluso antes de subir a bordo, saben con toda certeza si viene de Bristol, Liverpool o Londres». Muchos africanos, especialmente entre los fantes de la Costa del Oro, trabajaban en las canoas, y algunos incluso a bordo de los barcos esclavistas, durante largos períodos de tiempo, de modo que los conocían íntimamente, no solo en lo relativo a las diferencias nacionales, sino también a las locales. Unos pocos habían participado en travesías transatlánticas, de manera que sabían perfectamente cómo lograr que esas grandes máquinas «avanzaran» por el agua. Pero fuera que el encuentro con el barco provocara pasmo o familiaridad, el sentimiento pronto se transformaba en terror.[153]

El punto de no retorno

El proceso de expropiación del que eran víctimas los cautivos en África destrozaba las instituciones que habían regido sus vidas: la familia, las relaciones de parentesco, la aldea, y en algunos casos la nación y el estado. Muchos sentían ese desposeimiento de su tierra natal como un robo. Como le explicaran repetidamente al marinero de un barco esclavista durante sus viajes en la década de 1760, los africanos consideraban que «todos habían sido robados», aunque de muchas maneras distintas. Ukawsaw Gronniosaw

sufrió una esclavización individual que comenzó como opción libremente elegida. Louis Asa-Asa hizo una crónica de la experiencia de pillaje violento sufrida por su familia y su aldea como la vieran los ojos de un niño de trece años. Los guerreros golas siguieron una senda colectiva, militar y nacional, rumbo al barco. Los dos últimos vivieron la experiencia de la cáfila, un organismo social extraño y siempre cambiante. Podía existir durante varios meses, tiempo en el cual sus miembros morían y eran vendidos, al tiempo que se añadían otros en el curso del viaje hasta la costa. Todos estaban sometidos a una disciplina impuesta mediante la violencia y la amenaza de muerte, y muchos perecían en el camino. Los cautivos se rebelaban —contra otros africanos, para permanecer en África—, pero rara vez con éxito. Eran los vencidos, los condenados de la tierra.[154]

Las cosas podían empeorar, y empeoraban. Subir a bordo del barco siniestro constituía, como descubrieron los guerreros golas, un aterrador momento de transición del control africano al europeo. Mucho de lo que los cautivos conocían quedaría atrás. Al cabo del tiempo, los africanos y los afroamericanos expresaron esa partida desgarradora mediante el símbolo de «la puerta del no retorno», un famoso ejemplo de la cual está en la Casa de los Esclavos de la isla de Gorea, en Senegal, y otro en el Castillo de la Costa del Cabo, en Ghana. Una vez que los esclavos pasaban el punto de no retorno, la transición se convertía en una transformación. Encadenados y encerrados en el vientre de un barco esclavista, imposibilitados de regresar a sus hogares, los cautivos no tenían otro remedio que vivir en medio de la lucha, una lucha feroz, infinita, que se libraba en muchos frentes, para sobrevivir, para vivir, por necesidad, de una nueva manera. Lo viejo había sido destruido y los cercaba el sufrimiento. Pero en el seno de la desolación había nuevas y más amplias posibilidades de identificación, asociación y acción.[155]

[112] Este párrafo y los tres siguientes tienen como base a Joseph Hawkins, *A History of a Voyage to the Coast of Africa, and Travels into the Interior of that Country; containing Particular Descriptions of the Climate and Inhabitants, particulars concerning the Slave Trade*, Troy (Nueva York): Luther Pratt, 2.ª ed., 1797, pp. 18-149. Hawkins era un joven carente de propiedades, pero con cierta educación, que trabajó como sobrecargo en el barco de esclavos *Charleston* durante un viaje realizado en 1794-1795. Para un panorama de la región del río Pongo en este período, ver Bruce L. Mouser, «Trade, Coasters, and Conflict in the Rio Pongo from 1790 to 1808», *Journal of African History*, 14, 1973, pp. 45-64.

[113] Hawkins llamó a los adversarios de esta guerra «gallas» y «ebos». Su ubicación tierra adentro de la Costa de Barlovento sugiere que los primeros eran los golas, pero que los segundos no eran los igbos, que vivían varios cientos de kilómetros hacia el este, en el actual territorio de Nigeria. He identificado tentativamente a los «ebos» como ibaus sobre la base de la información que aparece en George Peter Murdock, *Africa: Its People and Their Culture History*, Nueva York: MacGraw-Hill Book Company, 1959, p. 91.

[114] J. D. Fage cuestionó (pero no rechazó de plano) la autenticidad de la narración de Hawkins en «Hawkins' Hoax? A Sequel to 'Drake's Fake'», *History in Africa* 18, 1991, pp. 83-91. Ahora ha salido a la luz información adicional que confirma su credibilidad. En primer término, Fage no sabía de los ibaus y, por tanto, asumió erróneamente que Hawkins había ubicado de modo equivocado a los igbos en la Costa de Barlovento. Segundo, el despacho de aduana del *Charleston* apareció en el *City Gazette and Daily Advertiser* del 5 de enero de 1795, y su regreso en el mismo periódico, en julio de 1795 (24 de julio de 1795; 5, 7 y 15 de agosto de 1795) y en el *Columbian Herald or the Southern Star* (14 de agosto de 1795), donde se anunció la venta de «un cargamento de Esclavos de Primera». Esas fechas se ajustan al relato de Hawkins. Tercero, Hawkins anunció su libro en el *City Gazette and Daily Advertiser* de Charleston (14 y 15 de marzo de 1797; 16 de agosto de 1797), lo que probablemente no habría hecho de haber sido fraudulento su relato.

[115] La idea del cruce del Atlántico *(Middle Passage)* como un concepto que vincula la expropiación en un lugar con la explotación en otro se apuntó en Peter Linebaugh y Marcus Rediker, *The Many-Headed Hydra: Sailors, Slaves, Commoners, and the Hidden History of the Revolutionary Atlantic,* Boston: Beacon Press, 2000 [trad. cast.: *La hidra de la revolución*, Barcelona: Crítica, 2005]. Fue desarrollada posteriormente en varios sentidos en trabajos aparecidos en Marcus Rediker, Cassandra Pybus y Emma Christopher (eds.), *Many Middle Passages: Forced Migration and the Making of the Modern World*, Berkeley: University of California Press, 2007.

[116] Para esta sección y las seis que siguen (relativas a las regiones básicas del comercio de esclavos), he tomado información de estas importantes obras interpretativas: Walter Rodney, «The Guinea Coast», en J. D. Fage y Roland Olivier (eds.), *The Cambridge History of Africa*, vol. 4, *From c. 1600 to c. 1790*, Cambridge: Cambridge University Press, 1975; J. D. Fage, *A History of West Africa*, 4.ª ed., Londres: Cambridge University Press, 1969; J. F. Ajayi y Michael Crowder, *History of West Africa*, Londres: Longman, 1971, 1974, 2 vols.; Elizabeth Allo Isichei, *A History of African Societies to 1870*, Cambridge: Cambridge University Press, 1997; John Thornton, *Africa and*

Africans in the Making of the Atlantic World, 1400–1800, 2.ª ed., Cambridge: Cambridge University Press, 1998; Michael A. Gomez, *Exchanging Our Country Marks: The Transformation of African Identities in the Colonial and Antebellum South*, Chapel Hill: University of North Carolina Press, 1998; Paul E. Lovejoy, *Transformations in Slavery: A History of Slavery in Africa*, 2.ª ed., Cambridge: Cambridge University Press, 2000; Christopher Ehret, *The Civilizations of Africa: A History to 1800*, Charlottesville: University of Virginia Press, 2002; Michael A. Gomez, *Reversing Sail: A History of the African Diaspora*, Cambridge: Cambridge University Press, 2005; y Patrick Manning, *The African Diaspora: A History Through Culture*, Nueva York: Columbia University Press, 2009. También me resultaron valiosas Herbert S. Klein, *The Middle Passage: Comparative Studies in the Atlantic Slave Trade*, Princeton: Princeton University Press, 1978; ídem, *The Atlantic Slave Trade*, Cambridge: Cambridge University Press, 1999; Johannes Postma, *The Atlantic Slave Trade*, Westport (Connecticut): Greenwood Press, 2003. Los estudios especializados de cada región se relacionan en las secciones posteriores.

[117] Manning, *op. cit.*, Nueva York: Columbia University Press, 2009; Eric Wolf, *Europe and the People Without History*, Berkeley: University of California Press, 1982, p. 206 [trad. cast.: *Europa y la gente sin historia*, México D. F.: FCE, 2005].

[118] Walter Rodney, *A History of the Upper Guinea Coast, 1545–1800*, Oxford: Clarendon Press, 1970, p. 114.

[119] *South Carolina Gazette*, 3 de agosto de 1784.

[120] Una transcripción más moderna sería Ayub ibn Suleiman, ibn Ibrahim, o Ayuba Suleyman Diallo.

[121] Thomas Bluett, *Some Memoirs of the Life of Job, the Son of Solomon, the High Priest of Boonda in Africa, Who was a Slave about two years in Maryland; and afterwards being brought to England, was set free, and sent to his native Land in the year 1734*, Londres, 1734, pp. 12-17, 44-48; Job ben Solomon al Sr. Smith, 27 de enero de 1735-1736, en Donnan II, p. 455; Francis Moore, *Travels into the Inland Parts of Africa*, Londres, 1738, pp. 69, 204-209, 223-224. Ver también Arthur Pierce Middleton, «The Strange Story of Job Ben Solomon», *William and Mary Quarterly*, 3.ª serie, 5, 1948, pp. 342-350; Douglas Grant, *The Fortunate Slave: An Illustration of African Slavery in the Early Eighteenth Century*, Londres: Oxford University Press, 1968.

[122] Richard Roberts, *Warriors, Merchants, and Slaves: The State and the Economy in the Middle Niger Valley, 1700–1914*, Stanford (California): Stanford University Press, 1987, cap. 3.

[123] Sylviane A. Diouf, *Servants of Allah: African Muslims Enslaved in the Americas*, Nueva York: New York University Press, 1998, pp. 164-166; Michael A. Gomez, *Black Crescent: The Experience and Legacy of African Muslims in the Americas*, Cambridge: Cambridge University Press, 2005, pp. 68-70; James F. Searing, *West African Slavery and Atlantic Commerce: The Senegal River Valley, 1700–1860*, Nueva York: Cambridge University Press, 1993; Boubacar Barry, *Senegambia and the Atlantic Slave Trade*, Cambridge: Cambridge University Press, 1998; Donald R. Wright, *The World and a Very Small Place in Africa*, Londres: ME Sharpe Inc., 2004.

[124] Trabajadores africanos contratados para trabajar para los residentes blancos. *(N. de la T.)*.

[125] Nicholas Owen, *Journal of a Slave-Dealer: A View of Some Remarkable Axedents in the Life of Nics. Owen on the Coast of Africa and America from the Year 1746 to the Year 1757*, ed. de Eveline Martin, Boston: Houghton Mifflin, 1930, p. 76; John Newton, *Journal of a Slave Trader, 1750–1754*, ed. de Bernard Martin y Mark Spurrell, Londres: Epworth Press, 1962, p. 43.

[126] Walter Hawthorne, *Planting Rice and Harvesting Slaves: Transformations Along the Guinea-Bissau Coast, 1400–1900*, Portsmouth (Nuevo Hampshire): Heinemann, 2003, cap. 3; George E. Brooks, *Eurafricans in Western Africa: Commerce, Social Status, Gender, and Religious Observance from the Sixteenth to the Eighteenth Century*, Athens: Ohio University Press, 2003, pp. 178, 246-247; Rosalind Shaw, *Memories of the Slave Trade: Ritual and the Historical Imagination in Sierra Leone*, Chicago: University of Chicago Press, 2002; L. Day, «Afro-British Integration on the Sherbro Coast, 1665–1795», *Africana Research Bulletin* 12, 1983, pp. 82-107; Rodney, «The Rise of the Mulatto Traders», en *op. cit.*, Oxford: Clarendon Press, 1970.

[127] Accounts of Fort Commenda, 23 de octubre de 1714; «Diary and Accounts, Commenda Fort, In Charge of William Brainie, 1714–1718», en Donnan II, p. 186; David Henige, «John Kabes of Kommenda: An Early African Entrepreneur and State Builder», *Journal of African History* 13, 1977, pp. 1-19. Henige apunta que «Kabes era un empleado de la Royal African Company en el sentido de que aparecía en su nómina y no hay dudas de que le prestó grandes servicios. Pero no era —y no se consideraba— su "sirviente"» (p. 10).

[128] Yaw M. Boateng, *The Return: A Novel of the Slave Trade in Africa*, Nueva York: Pantheon Books, 1977, p. vii.

[129] Ray A. Kea, *Settlements, Trade, and Polities in the Seventeenth-Century Gold Coast*, Baltimore: Johns Hopkins University Press, 1982; Kwame Yeboa Daaku, *Trade and Politics on the Gold Coast: 1600–1720: A Study of the African Reaction to European Trade*, Nueva York: Oxford University Press, 1970; Rebecca Shumway, «Between the Castle and the Golden Stool: Transformations in Fante Society, 1700–1807», tesis para obtener el grado de doctora, Emory University, 2004; William St. Clair, *The Grand Slave Emporium: Cape Coast Castle and the British Slave Trade*, Londres: Profile Books, 2006. Ver también dos artículos de Peter C. W. Gutkind, «Trade and Labor in Early Precolonial African History: The Canoemen of Southern Ghana», en Catherine Coquery-Vidrovitch y Paul E. Lovejoy (eds.), *The Workers of the African Trade*, Beverly Hills: Sage, 1985, pp. 25-50; «The Boatmen of Ghana: The Possibilities of a Pre-Colonial African Labor History», en Michael Hanagan y Charles Stephenson (eds.), *Confrontation, Class Consciousness and the Labor Process*, Nueva York: Greenwood Press, 1986, pp. 123-166.

[130] James Field Stanfield, *Observations on a Guinea Voyage, in a Series of Letters Addressed to the Rev. Thomas Clarkson*, Londres: James Phillips, 1788, p. 20; entrevista de Henry Ellison, en *Substance*, pp. 218-219; testimonio de Henry Ellison, 1790, en *HCSP*, pp. 368-369, 383.

[131] C. W. Newbury, *The Western Slave Coast and Its Rulers*, Oxford: Clarendon Press, 1961; Patrick Manning, *Slavery, Colonialism and Economic Growth in Dahomey, 1640–1960*, Cambridge: Cambridge University Press, 1982; Robin Law, *The Slave Coast of West Africa 1550–1750: The Impact of the Atlantic Slave Trade on an African Society*, Oxford: Clarendon Press, 1991; ídem, *The*

Oyo Empire, c.1600–c.1836: A West African Imperialism in the Era of the Atlantic Slave Trade, Oxford: Clarendon Press, 1977; Robin Law y Kristin Mann, «West Africa in the Atlantic Community: The Case of the Slave Coast», *William and Mary Quarterly*, 3.ª serie, 54, 1999, pp. 307-334.

[132] El diario de Antera Duke ha aparecido en dos formas: el texto original en inglés *pidgin* y una «versión moderna en inglés», en C. Daryl Forde (ed.), *Efik Traders of Old Calabar…; The Diary of Antera Duke, an Efik Slave-Trading Chief of the Eighteenth Century*, Londres, 1956, pp. 27-115. Ver las anotaciones correspondientes a los siguientes días: 5 de junio de 1787; 29 de agosto de 1785; 27 de enero de 1788; 8 de abril de 1785; 26 de septiembre de 1785; 25 de diciembre de 1787 (una fiesta de Navidad); 9 de octubre de 1786; 5 de octubre de 1786; 26 de mayo de 1785; 23 de octubre de 1785; 21 de marzo de 1785; 30 de enero de 1785; 9 de agosto de 1786; 27 de junio de 1785. Al principio de su carrera, a fines de 1769 y principios de 1770, Duke fue uno de los treinta comerciantes de Viejo Calabar que le vendió esclavos al capitán John Potter del *Dobson*. Duke le vendió treinta y siete, además de mil ñames, por lo que recibió 4.400 cobres, equivalentes a 1.100 barras de hierro o 550 barriles de pólvora. Ver P. E. H. Hair, «Antera Duke of Old Calabar—A Little More About an African Entrepreneur», *History in Africa* 17, 1990, pp. 359-365.

[133] Veinte embarcaciones (que realizaron veinticinco viajes) de las mencionadas por Duke aparecen en la base de datos sobre la trata. Las cifras reales y (en ocho casos) atribuidas de esclavos trasladados en esos viajes son de 10.285 (aunque no todos procedentes de Viejo Calabar), un promedio de 411 por barco. Ver *TSTD*, n.os 81258, 82312, 81407, 81841, 82233, 82326, 83268, 83708, 81353, 81559, 81560, 81583, 82362, 82543, 83063, 81913, 82327, 83168, 83169, 83178, 84050, 83365, 83709, 84018, 84019.

[134] Para un estudio excelente de un acontecimiento importante en la historia de la región, ver Randy J. Sparks, *The Two Princes of Calabar: An Eighteenth-Century Atlantic Odyssey*, Cambridge (Massachusetts): Harvard University Press, 2004.

[135] Robin Horton, «From Fishing Village to City-State: A Social History of New Calabar», en Mary Douglas y Phyllis M. Kaberry (eds.), *Man in Africa*, Londres: 1969, pp. 37-61; A. J. H. Latham, *Old Calabar, 1600–1891: The Impact of the International Economy upon a Traditional Society*, Oxford: Clarendon Press, 1973; David Northrup, *Trade Without Rulers: Pre-Colonial Economic Development in South-Eastern Nigeria*, Oxford: Clarendon, 1978; Elizabeth Allo Isichei, *A History of the Igbo People*, Nueva York: St. Martin's Press, 1976; Douglas B. Chambers, «'My own nation': Igbo Exiles in the Diaspora», *Slavery and Abolition* 18, 1997, pp. 72-97; David Northrup, «Igbo: Culture and Ethnicity in the Atlantic World», *Slavery and Abolition* 71, 2000; Douglas B. Chambers, «Ethnicity in the Diaspora: The Slave Trade and the Creation of African 'Nations' in the Americas», *Slavery and Abolition* 22, 2001, pp. 25-39; Douglas B. Chambers, «The Significance of Igbo in the Bight of Biafra Slave-Trade: A Rejoinder to Northrup's 'Myth Igbo'», *Slavery and Abolition* 23, 2002, pp. 101-120; Douglas B. Chambers, *Murder at Montpelier: Igbo African in Virginia*, Jackson: University of Mississippi Press, 2005.

[136] Robert Harms, *River of Wealth, River of Sorrow: The Central Zaire Basin in the Era of the Slave and Ivory Trade, 1500–1891*, New Haven: Yale University Press, 1981, pp. 7, 8, 27, 33, 35, 92.

[137] David Birmingham, *Trade and Conflict in Angola: The Mbundu and Their Neighbors Under the Influence of the Portuguese, 1483–1790*, Oxford: Oxford University Press, 1966; John K. Thornton, *The Kingdom of Kongo: Civil War and Transition, 1641–1718*, Madison: University of Wisconsin Press, 1983; Harms, *op. cit.*, New Haven: Yale University Press, 1981; Joseph Miller, *Way of Death: Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1730–1830*, 1988; Herbert S. Klein, «The Portuguese Slave Trade from Angola in the Eighteenth Century», *Journal of Economic History* 32, 1972, pp. 894-918.

[138] Testimonio de Robert Norris, 1789, en *HCSP* 69, pp. 38-39. Ver también John Thornton, *op. cit.*, 2.ª ed., Cambridge: Cambridge University Press, 1998, pp. 99-105.

[139] «Anonymous Account of the Society and Trade of the Canary Islands and West Africa, with Observations on the Slave Trade», s. f., pero c. 1784, Add. Ms. 59777B, f. 42v, BL; John Matthews, *A Voyage to the River Sierra Leone, on the Coast of Africa, containing an Account of the Trade and Productions of the Country, and of the Civil and Religious Customs and Manners of the People; in a Series of Letters to a Friend in England*, Londres: B. White and Son, 1788, pp. 85-86; John Atkins, *A Voyage to Guinea, Brasil, and the West Indies; In His Majesty's Ships, the Swallow and Weymouth*, Londres: Frank Cass, 1970 (1735), p. 176; testimonio de Thomas Trotter, 1790, en *HCSP*, 73, pp. 83-84; Thomas Clarkson, *An Essay on the Slavery and Commerce of the Human Species, particularly the African, translated from a Latin Dissertation, which was honoured with the First Prize in the University of Cambridge for the Year 1785, with Additions*, Miami (Florida): Mnemosyne Publishing Co., 1969 (1786), p. 45; testimonio de Henry Ellison, 1790, *HCSP*, 73, p. 381. Ver también John Thornton, *Warfare in Atlantic Africa: 1500–1800*, Londres: Routledge, 1999, p. 128. Sobre la importación de armas de fuego en África Occidental, especialmente en el período 1750-1807, ver J. E. Inikori, «The Import of Firearms into West Africa 1750–1807: A Quantitative Analysis», *Journal of African History* 18, 1977, pp. 339-368, y W. A. Richards, «The Import of Firearms into West Africa in the Eighteenth Century», *Journal of African History* 21, 1980, pp. 43-59.

[140] Moore, *op. cit.*, Londres, 1738, p. 30; Rodney, *op. cit.*, Oxford: Clarendon Press, 1970, p. 114.

[141] Barry, *op. cit.*, Cambridge: Cambridge University Press, 1998, pp. 6-7.

[142] Atkins, *op. cit.*, Londres: Frank Cass, 1970 (1735), p. 180; Bruce Mouser (ed.), *A Slaving Voyage to Africa and Jamaica: The Log of the* Sandown, *1793–1794*, Bloomington: Indiana University Press, 2002, pp. 81-82; Thomas Clarkson, *Letters on the Slave-Trade and the State of the Natives in those Parts of Africa which are Contiguous to Fort St. Louis and Goree*, Londres, 1791.

[143] Robert Norris escribió que en las décadas de 1750 y 1760 los «mahees» le oponían resistencia a la esclavitud a manos del rey de Dahomey huyendo hacia terrenos montañosos escarpados e inaccesibles, donde se defendían. Ver sus *Memoirs of the Reign of Bossa Ahádee, King of Dahomy, an Inland Country of Guiney, to which are added the Author's Journey to Abomey, the Capital, and a Sort Account of the African Slave Trade*, Londres: Frank Cass and Company Limited,

1968 (1789), pp. 21-22. Ver también Ismail Rashid, «'A Devotion to the Idea of Liberty at Any Price': Rebellion and Antislavery in the Upper Guinea Coast in the Eighteenth and Nineteenth Centuries», en Sylviane A. Diouf (ed.), *Fighting the Slave Trade: West African Strategies*, Athens: Ohio University Press, 2003, pp. 137, 142.

[144] Alexander Falconbridge, *An Account of the Slave Trade on the Coast of Africa*, Londres, 1788, p. 20. Sobre los niños, ver Audra A. Diptee, «African Children in the British Slave Trade During the Late Eighteenth Century», *Slavery and Abolition* 27, 2006, pp. 183-196, y Paul E. Lovejoy, «The Children of Slavery—the Transatlantic Phase», en *ibid.*, pp. 197-217.

[145] Capitán William Snelgrave, *A New Account of Some Parts of Guinea and the Slave Trade*, Londres: Frank Cass & Co., 1971 (1734), p. 49; *Memoirs of Crow*, pp. 199-200; Patrick Manning, «Primitive Art and Modern Times», *Radical History Review* 33, 1985, pp. 165-181.

[146] El *grand pillage* se describe en Clarkson, *Letters on the Slave-Trade,* Londres, 1791, sobre la base de las conversaciones del autor con Geoffrey de Villeneuve, edecán del gobernador francés del puerto de comercio de esclavos de Gorea, en Senegambia. Ver Letter II.

[147] Louis Asa-Asa parece haber nacido poco después del éxito de los movimientos en pro de la abolición de la trata en Gran Bretaña y los Estados Unidos, y haber sido sacado más tarde de África Occidental en un barco francés, razones ambas por las que su vida cae fuera de los límites formales de nuestra investigación. Pero lo que narra se ajusta a las informaciones que han llegado a nuestros días acerca del primer período de la trata británica y norteamericana. En cualquier caso, las narraciones de autores africanos sobre la trata son tan escasas que su breve pero vívido relato resulta extremadamente valioso. Ver «Narrative of Louis Asa-Asa, a Captured African», en *The History of Mary Prince, a West Indian Slave, Related by Herself*, ed. de Moira Ferguson, Ann Arbor: University of Michigan Press, 1993 (1831), pp. 121-124.

[148] No he logrado identificar a los guerreros adinyés.

[149] La cronología de la vida de Louis Asa-Asa resulta confusa, y es posible que en realidad haya trabajado en una plantación del Nuevo Mundo, aunque el testimonio compilado por Prince deja entender que Asa-Asa fue directamente de Sierra Leona a Inglaterra. Cuando dijo que «amigos y parientes suyos» de Egie habían sido capturados por los adinyés y llevados como esclavos, añadió: «Lo sé porque después los vi como esclavos del otro lado del mar».

[150] Hay un juego de palabras intraducible: *spirit* es, literalmente, «espíritu»; *spiriting* es hacer desaparecer como por arte de magia, o también «raptar», «secuestrar». *Trepanning*, una palabra arcaica, quiere decir lo mismo, pero aplicado específicamente al comercio de esclavos: es secuestrar a alguien con fines de hacerlo trabajar en provecho propio o de venderlo como esclavo. *(N. de la T.).*

[151] *Narrative of the Most Remarkable Particulars in the Life of James Albert Ukawsaw Gronniosaw, African Prince, As related by Himself*, Bath, 1770.

[152] Mungo Park, *Travels into the Interior of Africa, Performed under the Direction and Patronage of the African Association, in the Years 1795, 1796, and 1797*, ed. de Kate Ferguson Marsters, Durham (Carolina del Norte) y Londres: Duke University Press, 2000 (1799), p. 303.

[153] John Newton, *Thoughts upon the African Slave Trade*, Londres, 1788, pp. 23-24.

[154] Testimonio de Ellison, en *HCSP*, 73, p. 381.

[155] Para exploraciones de esa experiencia, ver Maria Diedrich, Henry Louis Gates Jr. y Carl Pedersen (eds.), *Black Imagination and the Middle Passage*, Nueva York: Oxford University Press, 1999.

04

Olaudah Equiano: asombro y terror

Cuando Olaudah Equiano posó por primera vez sus ojos de niño en el barco que lo trasladaría a la otra orilla del Atlántico, se sintió lleno de «asombro, que pronto se convirtió en terror». Nacido en tierras igbos (de la actual Nigeria), sería esclavo en las Américas, alcanzaría su libertad trabajando como marinero en alta mar y terminaría por convertirse en un personaje prominente en el movimiento en pro de la abolición de la trata en Inglaterra. El asombro y el terror que le inspiró el barco de esclavos, escribió en 1789 en su autobiografía, «todavía me resultan imposibles de describir». Pero el barco de esclavos fue un elemento central de su vida, como de la de otros millones de individuos, de modo que lo describió lo mejor que pudo.[156]

Llevado a bordo de la embarcación por comerciantes africanos a inicios de 1754, los miembros de la tripulación, «hombres blancos de aspecto horrible, rostros rubicundos y pelo largo», le echaron mano de inmediato al muchacho de once años de edad y lo zarandearon para ver si su cuerpo estaba sano. Equiano pensó que no eran seres humanos, sino «malos espíritus». Cuando lo dejaron tranquilo, recorrió la cubierta principal con la vista y vio un enorme caldero de cobre, y cerca de él «una multitud de

negros de todas clases encadenados, y cada uno de los rostros expresaba abatimiento y pesar». Temiendo haber caído en las garras de caníbales hambrientos, se sintió «sobrecogido por el horror y la angustia». Se desmayó.

Cuando Equiano volvió en sí, se sentía muy atemorizado, pero pronto descubriría que el desfile de horrores no había hecho más que comenzar. Fue llevado a la cubierta inferior, donde un hedor espantoso le provocó náuseas. Cuando dos miembros de la tripulación le ofrecieron comida, se negó débilmente a aceptarla. Lo llevaron a rastras hasta la cubierta principal, lo amarraron al cabrestante y lo azotaron. Mientras el dolor recorría su pequeño cuerpo, su primera idea fue la de tratar de escapar lanzándose por el costado del barco, aunque no sabía nadar. Entonces descubrió que el barco esclavista estaba equipado con redes para impedir precisamente esa rebelión nacida de la desesperación. De ahí que la experiencia original del barco negrero y su subsiguiente memoria estuvieran teñidas de violencia, terror y resistencia.

Equiano, más conocido en sus tiempos por el nombre de Gustavus Vassa, fue la primera persona que escribió extensamente sobre la trata desde la perspectiva de los esclavizados. Compuso lo que en la época fue quizás la mayor obra literaria del movimiento abolicionista, que en los años recientes se ha convertido en la más famosa descripción de la historia del barco esclavista y la travesía atlántica. Pero existe en la actualidad una polémica acerca del lugar de su nacimiento y, por tanto, de la autenticidad de su testimonio. ¿Nació en África como él mismo afirmaba? ¿O en Carolina del Sur, como planteara el estudioso de literatura Vincent Carretta, y se inventó un origen africano para combatir la trata con mayor autoridad moral?[157]

El asunto seguirá siendo objeto de debate, pero para los propósitos de este libro carece de importancia. Si Equiano nació en África Occidental, cuenta la verdad —como la recordaba, modificada por su experiencia subsiguiente— acerca de su esclavización y su viaje en el barco negrero. Si

nació en Carolina del Sur, solo pudo saber lo que sabía recogiendo los saberes y las experiencias de individuos nacidos en África que habían hecho el temido cruce del Atlántico en barcos esclavistas. Eso lo convertiría en un historiador oral, el preservador de la historia común, una especie de *griot* de la trata, lo que implicaría que su narración no es menos fiel a la experiencia original, sino solo diferente en cuanto a sus fuentes y su génesis. Todos los que han estudiado a Equiano —sea cual fuere su posición en el debate— concuerdan en que hablaba en nombre de millones. Escribió su autobiografía, y dejó en ella el testimonio del asombro y el terror del barco esclavista, en «interés de la humanidad». Era «la voz de quienes no tienen voz».[158]

El hogar de Equiano

Equiano escribió que había nacido «en el año 1745, en un encantador y floreciente valle llamado Essaka», que es posiblemente Isseke, cerca de Orlu, en la región de Nri-Awka o isuama del centro de Nigeria.[159] Era el menor de siete hermanos que «sobrevivieron hasta la adultez». Su padre, un hombre importante, era, a la vez, cabeza de linaje *(okpala)*, rico *(ogaranya)*, un anciano respetado *(ndichie)* y miembro del consejo *(ama ala)* que tomaba las decisiones en la aldea. Equiano debía haber seguido los pasos de su padre y recibido, con cierto temor, las marcas de distinción: la escarificación *ichi* en la frente. Se sentía especialmente cercano a su madre, quien ayudó a enseñarle las artes de la agricultura y la guerra (con armas de fuego y lanzas, a las que llamaba «jabalinas»), y a su hermana, con la que compartiría la tragedia de la esclavización. Equiano indicó la prosperidad y el prestigio de la familia señalando que su padre tenía «muchos esclavos». (Se apresuró a añadir que esa institución, en la que los esclavos vivían con la familia y eran tratados como miembros de ella, no tenía el menor parecido con el cruel sistema del mismo nombre imperante en las

Américas). Su aldea estaba ubicada tan lejos de la costa que «nunca había oído hablar de hombres blancos o europeos, ni del mar».[160]

Equiano nació en una época de crisis y grandes cambios en su tierra natal que terminarían por cambiar también la vida del muchacho. La primera mitad del siglo XVIII fue testigo de sequías y hambrunas en la tierra de los igbos y, lo que era más grave a largo plazo, del lento derrumbe de la civilización nri de la que Equiano y su aldea formaban parte. Ello contribuyó a despejarle el camino en la región a la expansión de los aros, señores de la guerra y comerciantes del sur que se llamaban a sí mismos *umuchukwu*, «hijos de dios», y que utilizaron los matrimonios, las alianzas, la intimidación y la guerra para construir una red comercial cada vez mayor. Los aros enviaron a miles de esclavos por los tres sistemas fluviales —el Níger, el Imo y el Cross— a las ciudades Estado mercantiles de Viejo Calabar, Bonny y Nuevo Calabar. Entre 1700 y 1807, más de un millón de personas sería esclavizado en la más vasta región de la Ensenada de Biafra. Algunos serían vendidos localmente; muchos morirían camino a la costa. Casi novecientos mil serían cargados en barcos, sobre todo británicos, y tras las muertes durante el cruce del Atlántico, más de tres cuartos de millón serían desembarcados en puertos del Nuevo Mundo. Entre un tercio y tres cuartas partes de los esclavizados y extraídos de la región por barco (la proporción es objeto de debate) provenían de la zona igbo. Equiano sería uno de esos cientos de miles.[161]

Equiano provenía de una sociedad en la que la propiedad de la tierra y el trabajo en ella eran colectivos. La naturaleza era generosa y benevolente: el suelo era rico, explicó; la agricultura era productiva. Las costumbres eran sencillas y pocos los lujos, pero tenían comida más que suficiente y, además, «no había mendigos». En su aldea, los hombres y las mujeres trabajaban «como uno solo» en los terrenos comunes y en otras labores, por ejemplo, la construcción de viviendas. Con azadas, hachas, palas, picos (que Equiano llamaba *beaks*)[162] cultivaban diversos productos, el más

importante de los cuales era el ñame, que se hervía, se machacaba y se convertía en fufú, que era la base de su alimentación. Según el historiador John Oriji, en ese período los igbos eran «los más entusiastas cultivadores de ñame del mundo». También producían y consumían malanga, plátanos, pimientos, frijoles y calabazas de diversos tipos, maíz de colores, frijol carita, sandías y frutas. Cultivaban algodón y tabaco, criaban animales (reses, chivos y aves de corral) y practicaban la manufactura. Las mujeres hilaban y tejían el algodón, del que hacían ropa, y en el campo de la cerámica confeccionaban pipas y «vasijas de barro». Los herreros forjaban implementos para la guerra y la ganadería, mientras que otros especialistas del trabajo en metal fabricaban delicados adornos y joyas. La mayor parte de la producción se consumía en la localidad, donde el comercio era de trueque y el dinero «se usaba poco». Pero la economía no estaba aislada ni era autárquica, dado que los bienes, sobre todo los frutos de la agricultura, se intercambiaban en la región.[163]

La familia nuclear y extendida de Equiano, como todas las demás, estaba organizada como un clan patrilineal *(umunne)* gobernado por un varón que era cabeza de familia, y colectivamente por un consejo de ancianos. Como la tierra era de propiedad comunal y se trabajaba colectivamente, las divisiones de clase eran limitadas, pero en la aldea existía una clara división del trabajo y distinciones de estatus, como ejemplificaba el padre de Equiano. Equiano también se refirió a la existencia de varios tipos de especialistas: el sacerdote, el mago, el sabio, el médico y el sanador, que en ocasiones eran todos la misma persona, el *dibia*: un médium que se comunicaba con el mundo de los espíritus y que era un personaje respetado y temido en la sociedad igbo. En el otro extremo del orden social se encontraban los esclavos, que eran cautivos de guerra o culpables de delitos (Equiano menciona el secuestro y el adulterio). Pero las distinciones eran menores e imperaba una igualdad básica. La aldea —y no la clase, la nación o la etnia— también gozaba de mucha autonomía y era la fuente

fundamental de identidad de sus miembros. Equiano recordaba que «nuestro sometimiento al rey de Benín era poco más que nominal»; lo cierto es que probablemente no existiera sometimiento alguno, ni al rey de Benín ni a nadie. Los habitantes de la región se enorgullecían de su feroz localismo y su resistencia a todo tipo de centralización política. Durante mucho tiempo se les conocería por el proverbio *«Igbo enwegh eze»*: «Los igbos no tienen rey».[164]

De su pueblo, Equiano escribió: «Somos casi una nación de bailarines, músicos y poetas». Las ocasiones rituales se celebraban con complejas representaciones de carácter artístico y religioso, a menudo para convocar y complacer a los espíritus ancestrales. Los igbos creían que la frontera que separaba el mundo de los humanos y el de los espíritus, o el de los vivos y el de los muertos, era muy fina y porosa. De hecho, los espíritus buenos y malos, aunque invisibles, estaban siempre presentes en la sociedad igbo, prometiendo su ayuda o amenazando con obstaculizar los empeños humanos, dependiendo de cómo se los trataba. Alimentar al espíritu mediante el sacrificio *(aja)* era esencial para tener buena suerte. El *dibia* se comunicaba directamente con los espíritus, con lo que conectaba los dos mundos. Los igbos creían también que la muerte prematura era causada por espíritus maléficos y que los espíritus de los muertos deambulaban y perseguían a los vivos hasta que recibían un entierro apropiado. Esas creencias tendrían serias implicaciones a bordo del barco negrero.[165]

Cuando Equiano tenía once años, ya el comercio de esclavos y las incursiones en su porción natal del territorio igbo habían crecido mucho, de maneras numerosas y sutiles, como revela su autobiografía. Cuando los adultos de la aldea iban a trabajar a los terrenos comunes, llevaban armas para el caso de que se produjera un ataque. También tomaban precauciones con los niños que dejaban detrás: los reunían en un lugar con instrucciones de que se mantuvieran en guardia. Los forasteros que deambulaban por la zona inspiraban temor, sobre todo si eran los comerciantes llamados *oye-*

eboe, que significa «hombres rojos que viven a cierta distancia». Eran los aros, «hombres robustos, color caoba» que venían del sur. Llevaban a cabo un comercio legítimo y consensual, y Equiano señaló que su propia aldea en ocasiones les ofrecía esclavos a cambio de mercancías europeas: armas de fuego, pólvora, sombreros y cuentas. Esos comerciantes alentaban las incursiones de «un pequeño estado o distrito en otro». Un jefe local que quería productos europeos, por tanto, «cae sobre sus vecinos y a continuación se produce una batalla encarnizada», tras la cual los prisioneros eran vendidos. Los aros también tomaban cautivos ellos mismos. Su negocio principal, según supo Equiano *a posteriori*, pero no parece haber entendido plenamente en la niñez, era «secuestrar a los nuestros». Llevaban ominosos «sacos grandes» dondequiera que iban. Equiano pronto vería el interior de uno de ellos.[166]

Secuestrado

«Un día, cuando todos los nuestros se habían ido a trabajar como de costumbre», Equiano y su hermana se quedaron solos para ocuparse de la casa. Por razones desconocidas, los adultos no adoptaron las precauciones usuales. Pronto, dos hombres y una mujer treparon el muro de adobe del complejo habitacional de la familia y «en un momento se hicieron con nosotros dos». Fue tan repentino que los niños no tuvieron oportunidad de «gritar u ofrecer resistencia». Los secuestradores les cubrieron la boca y «corrieron con nosotros hasta el bosque más próximo», donde les amarraron las manos; a continuación, se apresuraron a alejarse lo más posible de la aldea antes de que cayera la noche. Equiano no dice quiénes fueron sus atacantes, pero deja ver que eran aros. Al cabo de un tiempo llegaron a «una casita donde los ladrones hicieron un alto para tomar un refrigerio y pasar la noche». A los niños les quitaron las ataduras, pero parece ser que estaban demasiado afligidos para comer. Pronto, «abrumados por la fatiga y el dolor, nuestro único alivio fue el sueño, que palió nuestro infortunio por un

breve tiempo». Había comenzado el largo, arduo y traumático viaje hasta la costa.[167]

Al día siguiente, la pequeña comitiva marchó por el bosque para evitar el tráfico humano, y finalmente salió a un camino que a Equiano le pareció conocido. Cuando algunas personas pasaron por su lado, el muchacho «empezó a gritar en busca de ayuda». Pero fue en vano: «[…] mis gritos no surtieron más efecto que el de que me amarraran más fuerte y me taparan la boca, y después me metieron en un gran saco. También le taparon la boca a mi hermana y le amarraron las manos; y de esa manera proseguimos hasta perder de vista a esas personas». Al final de otro fatigoso día de marcha, a Equiano y a su hermana les ofrecieron alimentos, pero ambos se negaron a comer, poniendo así en práctica una forma de resistencia muy común en el barco esclavista. Arrancado por la violencia de su aldea, de casi toda su familia y las cosas que amaba, Equiano encontró un profundo solaz en la compañía de su hermana. «El único consuelo que tuvimos —escribió— fue permanecer abrazados toda esa noche, y bañarnos el uno al otro con nuestras lágrimas».

Al día siguiente el trauma se hizo más profundo. Resultaría «un día de un pesar más hondo que el que había experimentado hasta ese momento». Los captores de Equiano separaron a los hermanos «mientras nos aferrábamos el uno al otro». Los niños rogaron que no los separaran, pero de nada sirvió: «[…] la arrancaron de mi lado y se la llevaron inmediatamente, mientras yo quedaba en un estado de trastorno imposible de describir». Durante algún tiempo, «lloré y padecí de continuo». Durante varios días «no comí sino lo que me metían a la fuerza en la boca». Había perdido el consuelo del infortunio compartido, de «llorar juntos», con la única parte de la familia que le quedaba. Su alienación de sus parientes y de su aldea ya era total.

Como para subrayar el punto, ahora comenzaba una serie infinita de compras y ventas del muchacho. Equiano pronto fue vendido a «un jefe tribal», un herrero que vivía «en una zona muy agradable». Insertado en la

familia a la manera africana, Equiano fue bien tratado. Se consolaba con la idea de que aunque «estaba a muchos días de viaje de la casa de mi padre, esa gente hablaba exactamente el mismo idioma que nosotros». Gradualmente se hizo de una mayor libertad de movimientos en sus nuevas circunstancias, lo que aprovechó para averiguar cómo podría huir y regresar a su aldea. «[O]primido y abrumado por el dolor de la pérdida de mi madre y mis amigos», trató de orientarse e imaginó que su hogar quedaba «en dirección a la salida del sol». Entonces, un día mató accidentalmente al pollo de un aldeano, y, temeroso de recibir un castigo, se escondió en el monte como preludio de la fuga. Oyó decir a quienes lo buscaban que probablemente había tomado rumbo a su hogar, pero que su aldea quedaba demasiado lejos y nunca llegaría a ella. Esto hizo que el muchacho sintiera «un violento pánico», seguido por desesperación ante la perspectiva de no poder retornar nunca a su hogar. Regresó junto a su amo y pronto lo volvieron a vender. «Ahora me llevaron hacia la izquierda del lugar por donde sale el sol, a través de tierras desoladas y bosques terribles, en medio de los rugidos aterrorizadores de las bestias salvajes». En ese lugar, las operaciones relacionadas con la esclavización parecían comunes. Advirtió que las personas «siempre andan bien armadas».

Entonces, en medio de todas sus calamidades, tuvo una jubilosa sorpresa. Cuando continuaba su marcha hacia la costa, Equiano volvió a ver a su hermana. A juzgar por ese pasaje y por el resto de su autobiografía, fue uno de los momentos más emotivos de su vida: «En cuanto me vio, dio un grito y corrió hacia mis brazos. Me sentí sobrecogido: ninguno de los dos era capaz de hablar; pero durante un tiempo considerable nos aferramos el uno al otro en un abrazo, incapaces de hacer otra cosa que no fuera llorar». Ese abrazo empapado en lágrimas parece haber conmovido a todos los que lo presenciaron, incluido el hombre a quien Equiano consideraba el dueño de ambos. El hombre les permitió a los dos dormir a su lado, y «nos dimos las manos por sobre su pecho durante toda la noche; y así, por un tiempo,

olvidamos nuestros infortunios gracias a la alegría de estar juntos». Pero entonces llegó la «mañana fatal» en que los separaron de nuevo, esta vez para siempre. Equiano escribió: «Ahora me sentía más desgraciado que antes, si ello es posible». Le angustiaba la suerte de su hermana. «Tu imagen —le escribiría años más tarde— ha estado siempre grabada en mi corazón».

Se reanudó la marcha hacia la costa. Equiano fue llevado y vendido una y otra vez, al cabo, a un comerciante rico en la hermosa ciudad de Tinmah, que probablemente estaba situada en el delta del Níger. Allí probó por primera vez los cocos y la caña de azúcar, y también vio dinero al que llamó *core (akori)*. Se hizo amigo del hijo de una vecina que era una viuda rica, un muchacho más o menos de su misma edad, y la mujer se lo compró al comerciante. Lo trataban tan bien que olvidó que era esclavo. Comía en la mesa de su ama, lo servían otros esclavos y jugaba con arcos y flechas y con otros muchachos «como solía hacer en mi hogar». En los dos meses siguientes se vinculó gradualmente a su nueva familia «y comencé a resignarme a mi situación, y a olvidar poco a poco mis desgracias». Volvió a la realidad abruptamente una mañana en que fue sacado a toda prisa de la casa y llevado de vuelta al camino que conducía a la costa. Tuvo el «nuevo pesar» de ser desposeído nuevamente.

Hasta ese momento, casi todas las personas que Equiano había conocido durante su viaje le resultaban culturalmente familiares. Tenían más o menos las mismas «maneras, costumbres e idioma»; eran, o llegarían a ser con el tiempo, igbos. Pero finalmente llegó a un sitio donde desapareció esa cercanía cultural. Se sintió sacudido por la cultura de los ibibios de la costa, quienes, observó, no estaban circuncidados, no se lavaban como él estaba acostumbrado a hacer, utilizaban armas y calderos europeos y «peleaban a puñetazos entre ellos». Las mujeres del grupo le parecieron poco recatadas, ya que «comían, bebían y dormían con sus hombres». Se adornaban con

extrañas cicatrices y se afilaban los dientes. Y lo que resultaba más sorprendente: no hacían ofrendas ni sacrificios adecuados a los dioses.

Cuando Equiano llegó a la ribera de un gran río, posiblemente el Bonny, su asombro creció. Había canoas por todas partes, y la gente parecía vivir en ellas con «utensilios domésticos y provisiones de todo tipo». El muchacho nunca había visto un curso de agua tan grande, y mucho menos personas que vivieran y trabajaran de esa manera. Su asombro se convirtió en miedo cuando sus captores lo embarcaron en una canoa y comenzaron a remar a lo largo del río, en torno a los pantanos y los montes de mangle y a través de ellos. Todas las noches arrastraban sus canoas hasta la orilla, encendían fogatas, armaban tiendas o pequeñas casas, cocinaban y dormían, para despertar a la mañana siguiente y volver a comer antes de regresar a las canoas y seguir bajando por el río. Equiano advirtió cuán cómodos se veían todos nadando y zambulléndose en el agua. El viaje continuó, primero por tierra y después nuevamente por agua, a través de «distintos países y varias naciones». Seis o siete meses después de su secuestro, «llegué a la orilla del mar», probablemente al gran puerto de Bonny, que bullía con el comercio de esclavos.

En el barco mágico

El barco de esclavos que le inspiró un asombro teñido de horror a Equiano cuando llegó a la costa era una bricbarca, probablemente de entre dieciocho y veintiún metros de largo, con un palo mayor de unos dieciocho metros y una cofa mayor de nueve metros. El *Ogden*, con ocho cañones y una tripulación de treinta y dos hombres, estaba anclado «en espera de su cargamento», del cual el muchacho, como se dio cuenta de repente, formaría parte.[168] Los comerciantes africanos lo llevaron a la embarcación en una canoa y lo hicieron subir por el costado del barco, probablemente junto a varios otros, por una escala de cuerdas, por encima de la barandilla hasta la cubierta superior. Allí Equiano vio a los aterradores marinos cuyo

idioma «era muy diferente a todos los que había oído». Vio el caldero de cobre y a los melancólicos cautivos, y temeroso del canibalismo, se desmayó. Los comerciantes negros que lo habían llevado a bordo lo revivieron e intentaron reanimarlo, «pero todo fue en vano». Preguntó si los hombres blancos de aspecto horrible se lo comerían; le contestaron que no. Entonces un miembro de la tripulación le llevó a Equiano un trago de licor para tonificarlo, pero el muchacho le tenía miedo y no lo bebió. Uno de los comerciantes africanos lo tomó en sus manos y se lo dio. Lo bebió, pero surtió el efecto contrario al que aspiraba el marinero. Como nunca había probado nada semejante, el muchacho sintió «la mayor de las consternaciones». Las cosas pronto empeoraron. Una vez que recibieron su paga, los comerciantes africanos abandonaron el barco, y Equiano se angustió por su partida: «Me vi privado de toda posibilidad de regresar a mi país natal, e incluso de la menor esperanza de alcanzar la costa». Tras experimentar el hedor de la cubierta inferior y los azotes por negarse a comer, deseó cambiar su suerte por la del «esclavo más miserable de mi tierra». Por último, ansió, totalmente desesperado, «que me liberara la amiga última, la Muerte».[169]

La trata siempre reunía a conglomerados inusuales de individuos, y hasta cierto punto nivelaba las diferencias culturales existentes entre ellos. Equiano no encontró de inmediato a sus «paisanos» y de hecho tuvo que buscarlos. Además de los igbos, lo más probable es que a bordo hubiera nupes, igalas, idomas, tives y agatus, todos pobladores de una zona al norte de la aldea de Equiano; iyós del suroeste; y del este, todo un repertorio: ibibios, anangues, efiks (todos hablantes de efik), ododops, ekois, eayaghams, ekrikuks, umones y enyongues. Muchos de ellos deben de haber sido multilingües, y unos cuantos, quizás la mayoría, deben de haber hablado o entendido igbo, un idioma importante del comercio en la región, tanto en la costa como en el interior. Puede que algunos hablaran idiomas *pidgin*, inglés y tal vez algunas palabras de portugués. La comunicación a

bordo de la bricbarca sería complicada, pero se disponía de muchos medios para establecerla.[170]

Equiano y muchos otros descubrieron en el barco esclavista que eran igbos. En la aldea de Equiano, y de hecho en todo el interior, *igbo* no era un término de autocomprensión o identidad. Por el contrario, según el famoso escritor nigeriano-igbo Chinua Achebe, *igbo* era originalmente «una palabra ofensiva; eran "los otros", los que estaban en el monte». *Igbo* era una palabra insultante que connotaba a quien no pertenecía a la aldea, esto es, a quien estaba fuera de la aldea. El propio Equiano apuntaba a este significado peyorativo al llamar a los aros *«oye-eboe»*. Pero en el barco esclavista, todos estaban fuera de la aldea, y las similitudes más generales de repente comenzaron a ser más importantes que las diferencias locales. Las semejanzas culturales, sobre todo el idioma, eran obviamente cruciales para la cooperación y el sentido de comunidad. La igbo, como otras etnias africanas, fue, en muchos sentidos, producto de la trata. En otras palabras, en el barco se daba un proceso de etnogénesis.[171]

Equiano pronto advirtió el empleo sistemático del terror a bordo del barco. Los blancos «actuaban de una manera, a mi parecer, muy salvaje; porque yo nunca había visto entre ningún pueblo tales ejemplos de crueldad brutal» como los que ocurrían regularmente a bordo. Los «pobres africanos» que se atrevían a resistir, que se negaban a comer o trataban de saltar por la borda, eran azotados y tajados. Equiano mismo fue azotado varias veces por rechazar los alimentos. También se percató de que el terror no estaba confinado a los esclavos. Un día, cuando él y otros se encontraban en la cubierta principal, el capitán hizo que «azotaran de forma tan inmisericorde [a un marinero blanco] con una gran soga, cerca del trinquete, que murió a consecuencia de ello; y lo tiraron por la borda como hubieran hecho con una bestia». No era accidental que ese fuera un acontecimiento público. El empleo de la violencia contra la tripulación multiplicaba el

terror: «Eso me hizo temerlos más; y no esperaba sino que me trataran de igual forma».

Una de las partes más valiosas de la narración de Equiano sobre su estancia en el barco esclavista es su resumen de las conversaciones que se desarrollaban en la cubierta inferior. Dado que era un niño que venía, además, de muchos kilómetros tierra adentro, era uno de los que menos sabían sobre los europeos y sus costumbres. En su lucha por comunicarse en el seno de un grupo de personas de una diversidad de culturas, buscó y halló a representantes de «su propia nación» entre «los pobres hombres encadenados». Dado su miedo al canibalismo, su pregunta más urgente era «¿qué nos harán?». Algunos de los esclavos «me dieron a entender que nos llevarían al país de esos hombres blancos para que trabajáramos para ellos». Esa respuesta tranquilizó a Equiano porque, como explicó, «si no se trataba de nada peor que trabajar, mi situación no era tan desesperada».

Aun así, no se disiparon sus temores acerca del salvajismo de los europeos, que le sugirió nuevas preguntas. Equiano preguntó «si esos hombres no tenían país, sino que vivían en este lugar hueco», esto es, el barco. La respuesta fue: «[…] no, pero vienen de un país distante». Todavía perplejo, el muchacho volvió a preguntar: «¿Cómo es que en todo nuestro país nunca oímos hablar de ellos?». Era porque «vivían muy lejos». ¿Y dónde estaban sus mujeres?, inquirió Equiano a continuación; «¿tienen mujeres que son como ellos?». La respuesta fue que sí, pero que «las dejaban en su país».

Después vinieron preguntas sobre el barco, esa fuente de asombro y terror. Todavía encandilado por lo que había visto, Equiano preguntó cómo avanzaba el barco. En lo que respecta a ese punto, los hombres no podían darle respuestas precisas, pero demostraron que venían estudiando el barco para tratar de entenderlo: «Me dijeron que no sabían; pero que había telas puestas en los palos con ayuda de las cuerdas que veía, y que entonces la embarcación se movía; y que los blancos tenían un conjuro o una magia que

echaban al agua cuando querían detener el barco». Equiano manifestó que «me sentí sumamente asombrado al oír esa explicación, y pensé que eran realmente espíritus». El pasmo que le causaba el barco aumentó cuando un día que estaba en cubierta Equiano vio una embarcación que avanzaba en dirección a ellos con todas las velas desplegadas. Él y todos los demás que lo vieron se quedaron sorprendidos, «sobre todo porque la embarcación parecía hacerse mayor a medida que se acercaba». Cuando el barco que se aproximaba finalmente tiró el ancla, «yo y mis paisanos que lo vieron nos sentimos pasmados al ver cómo se detenía la embarcación; y quedamos convencidos de que lo hacían con magia».

El cruce del Atlántico

El cruce del Atlántico de Equiano resultó un rosario de crueldad, degradación y muerte.[172] Comenzó —lo que era crucial— con todos los esclavos encerrados bajo cubierta «para que no pudiéramos ver cómo manejaban el barco». Muchas de las cosas de las que se quejaba cuando la nave estaba anclada en la costa empeoraron súbitamente. Ahora que todos estaban confinados bajo cubierta, los compartimentos estaban «tan atestados que casi no había espacio para darse la vuelta». Los esclavos estaban apiñados en un lugar reducido, en el que cada uno disponía de un espacio más o menos equivalente al de un cadáver en un ataúd. La «irritación de las cadenas» dejaba en carne viva muñecas, tobillos y cuellos. Los esclavos estaban sometidos a un calor extremo y a una pobre ventilación, una «copiosa sudoración» y mareos. El hedor, que ya era «repugnante», se tornó «absolutamente pestilente» cuando el sudor, los vómitos, la sangre y las «necesarias tinas» llenas de excrementos «casi nos sofocaron». Los gritos de los aterrorizados se mezclaban en una cacofonía con los estertores de los agonizantes.[173]

Equiano, mantenido bajo cubierta durante varios días seguidos, probablemente a causa del mal tiempo, vio expirar a sus compañeros de

travesía, «víctimas de la avaricia imprevisora, como puede llamársela, de sus compradores». El barco se llenaba de los espíritus inquietos de los fallecidos, a quienes los vivos no podían enterrar adecuadamente ni propiciar con ofrendas. Las condiciones «se habían llevado a muchos», la mayoría, probablemente, debido al «cólico con sangre» o disentería. La Ensenada de Biafra tenía una de las tasas de mortalidad más altas de todas las zonas de la trata, y los ocho meses que le llevó al *Ogden* reunir su «cargamento» no hicieron sino empeorar la situación. El propio Equiano pronto enfermó y estaba seguro de que moriría. De hecho, su deseo de morir retornó, ya que confiaba en que la muerte «pondría fin a mis calamidades». Sobre los cadáveres lanzados por la borda con frecuencia reflexionaba: «A menudo pensaba que muchos de los habitantes de las profundidades eran más felices que yo. Les envidiaba la libertad de que gozaban, y con la misma frecuencia deseaba cambiar mi situación por la suya». Equiano creía que quienes se habían suicidado saltando por la borda seguían vivos, eran felices y libres, y parecían estar en contacto con algunos de los que permanecían en el barco.[174]

Contra el horror y el deseo de morir, la vida se levantaba obstinada y resistente. Equiano siguió comunicándose con los demás esclavos para sobrevivir. El hecho de que no muriera se lo debió en parte a las mujeres, quienes pueden o no haber sido igbos, y que lo lavaron y le proporcionaron cuidados maternales. Como era un niño, no estaba encadenado, y como estaba enfermo, lo mantenían «casi continuamente sobre cubierta», donde fue testigo de una dialéctica cada vez más feroz de disciplina y resistencia. La tripulación se tornaba más cruel en la medida en que los esclavos decidían emplear todos los medios a su alcance para rebelarse. Equiano vio a varios de sus paisanos hambrientos tomar unos pescados para comer y ser azotados brutalmente por ello. Poco después, un día «en que teníamos un mar en calma y un viento moderado», vio de cerca a tres cautivos escaparse de manos de la tripulación, saltar por la borda, eludir las redes y caer al

agua. La tripulación se puso en acción de inmediato y encerró a todos bajo cubierta para evitar que el intento de suicidio se propagara (como Equiano estaba convencido de que habría ocurrido), y después bajó el bote para recuperar a los que habían saltado por la borda. Había «tanto ruido y tanta confusión entre los que estaban en el barco como nunca antes había oído». A pesar de los esfuerzos de la tripulación, dos de los rebeldes lograron su propósito suicida de ahogarse. El tercero fue recapturado, llevado de regreso a la cubierta y ferozmente azotado por «preferir la muerte a la esclavitud». Equiano dejó así asentado el surgimiento de una cultura de resistencia entre los esclavos.

Parte de la estrategia de resistencia de Equiano consistió en aprender de los marineros todo lo que pudo acerca del funcionamiento del barco. Este sería, a la larga, el camino hacia su liberación, porque pudo trabajar como marinero, guardar sus salarios y comprar su libertad a los veinticuatro años de edad. Se describió como una de las personas «más activas» de las que estaban a bordo, lo que en la jerga marítima del siglo XVIII significaba más vigorosas en la realización del trabajo que requería el barco. Al ver trabajar duro a los marineros, se sintió fascinado y, a la vez, perplejo, por el uso que hacían del cuadrante: «A menudo había visto con asombro a los marineros hacer observaciones con él, y no sabía de qué se trataba». Los marinos se percataron de la curiosidad del inteligente muchacho, y uno de ellos decidió un día satisfacerla. Dejó que Equiano mirara por el lente. «Ello aumentó mi sorpresa; y me sentí más convencido que nunca de que estaba en otro mundo, y de que todo lo que me rodeaba era mágico». Era otro mundo, una sociedad marinera que contaba con una magia que podía aprenderse. Equiano había dado el primer paso.[175]

Barbados

Pero pronto apareció otro mundo más en el horizonte. Al avistar tierra, la tripulación «dejó escapar un gran grito» y dio «muchas señales de alegría».

Pero Equiano y el resto de los cautivos no compartían su entusiasmo. No sabían qué pensar. Ante ellos se encontraba Barbados, el epicentro de la histórica revolución del azúcar, la joya de la corona del sistema colonial británico y una de las más logradas —y, por ende, más brutales— sociedades esclavistas del mundo. Las plantaciones de la pequeña isla serían el destino de la mayoría de los cautivos del barco.[176]

Cuando la bricbarca tiró el ancla en la movida bahía de Bridgetown entre una selva de mástiles, nuevos temores hicieron presa de Equiano y sus compañeros de la cubierta inferior. En medio de las tinieblas de la noche subieron a bordo nuevos desconocidos y todos los esclavos fueron llevados a la cubierta principal para ser inspeccionados. Comerciantes y plantadores, potenciales compradores de los esclavos, comenzaron de inmediato a examinar cuidadosamente a Equiano y sus compañeros. «También nos hicieron saltar —recordaba Equiano— y apuntaban a la tierra, con lo que querían decir que iríamos allí». Organizaron a los cautivos en «lotes separados» para la venta.

Equiano y parece ser que otros «pensábamos al ver esto que nos comerían esos hombres feos, porque así nos parecían». Pronto todos fueron devueltos a su lugar bajo cubierta, pero un nuevo horror había echado raíces en ellos, como explicaba Equiano: «[…] entre nosotros había mucho miedo y temblores, y esas aprensiones hicieron que solo se oyeran acerbos lamentos durante toda la noche». No está claro cuánto duraron los lamentos, pero al cabo de un tiempo los visitantes blancos respondieron llamando a «algunos viejos esclavos que estaban en tierra para que nos calmaran». Esos veteranos de la sociedad de plantación de Barbados «nos dijeron que no nos comerían, sino que trabajaríamos, y que pronto estaríamos en tierra, donde veríamos a muchos de nuestros paisanos». La táctica parece haber funcionado: «Esa información nos tranquilizó mucho; y como nos habían dicho, poco después de desembarcar vinieron a nuestro encuentro africanos de todas las lenguas».

Por fin Equiano y los demás fueron trasladados a la orilla, al «corral del comerciante», como le llamara, un lugar donde «nos encerraron juntos como a ovejas en un redil, sin atender a sexo o edad», lo que debe haberles parecido extraño tras la separación por género y edad del barco. A pesar de la turbadora incertidumbre de la nueva situación, la vista de Bridgetown le produjo a Equiano un nuevo asombro. Advirtió que las casas eran altas y que tenían varios pisos, a diferencia de lo que había visto en África. «Me sentí todavía más sorprendido —señaló— al ver personas a caballo. No sabía qué significaba; y llegué a pensar que esta gente no tenía sino artes de magia».[177] Pero algunos de sus compañeros de viaje no se sorprendieron. Unos «prisioneros como yo» procedentes de un lugar distante de África, sin duda de las sabanas del norte, apuntaron que los caballos «eran del mismo tipo de los que tenían en su país». Otros lo confirmaron, y añadieron que sus caballos eran «más grandes que los que entonces vi».[178]

Pocos días después se produjo la venta, mediante una «rebatiña». Los comerciantes colocaron a las mercancías humanas en el patio e hicieron sonar una señal, unos golpes de tambor, al oír los cuales los compradores entraron corriendo frenéticamente para hacerse con quienes querían comprar. «El ruido y el clamor» del momento aterrorizó a los africanos y los llevó a pensar que los codiciosos compradores serían los agentes de su final. Algunos aún temían la posibilidad del canibalismo. Ese temor estaba justificado, dado que la mayoría de los comprados terminarían por ser devorados en vida por el mortal trabajo de producir azúcar en Barbados.

Se aproximaba el momento de una tercera separación, que arroja luz sobre las relaciones establecidas en el barco durante su estancia frente a la costa africana y la travesía atlántica. Equiano observó que en ese instante, sin el menor escrúpulo, «se separó a parientes y amigos, muchos de los cuales no se volverían a ver jamás». Rememoró la triste suerte de varios hermanos encerrados juntos en el compartimento de los hombres de la nave, vendidos ahora en lotes separados a distintos amos. Escribió que «resultaba

muy conmovedor verlos y escuchar sus lamentos al partir». Los esposos fueron separados de las esposas, los padres de los hijos, los hermanos de las hermanas.

Pero no eran solo los unidos por lazos de consanguinidad los que gritaban y penaban ante la perspectiva de la separación. Eran también «amigos queridos y conocidos», personas que ya habían sido separadas de sus parientes y que habían compartido «sufrimientos y pesares» a bordo del barco. Algunos de ellos habían permanecido juntos hasta ocho meses en la embarcación antes de emprender el cruce del Atlántico. Se habían dado ánimos los unos a los otros en medio de «las tinieblas de la esclavitud». Tenían lo que Equiano denominaba «el pequeño consuelo de estar juntos», llorar juntos, resistir juntos, tratar de sobrevivir juntos. La nueva comunidad nacida a bordo del barco se desgarraba en mil pedazos, ya que los cautivos serían obligados a seguir «rumbos diferentes». Equiano señaló con profunda tristeza que «todos los sentimientos tiernos» surgidos a bordo del barco se sacrificarían ahora a la avaricia, el lujo y «el deseo desmedido de ganancias».[179]

Una larga travesía

Para Equiano y varios de sus compañeros, la travesía atlántica no concluyó en Barbados. Esos pocos «no pudieron ser vendidos como el resto debido a la mucha zozobra experimentada». La traumática travesía aparentemente había mermado su salud: estaban demacrados, enfermos, melancólicos o las tres cosas a la vez. Los compradores debieron dudar de que sobrevivieran y no se animaron a comprarlos. Se convirtieron en «esclavos rechazados». Permanecieron en la isla unos días y después los llevaron a una embarcación más pequeña, un balandro, quizás el *Nancy*, cuyo capitán era Richard Wallis y cuyo destino era el río York en Virginia. La segunda travesía fue más fácil que la primera. Comparado con lo sucedido en el barco negrero, el número de los esclavos a bordo era mucho más reducido,

la atmósfera menos tensa y violenta y la comida mejor, ya que el capitán quería engordarlos para venderlos más al norte. Equiano escribió: «En ese viaje nos trataron mejor que cuando vinimos de África, y nos dieron mucho arroz y cerdo con su grasa». Pero no todo estaba bien, porque Equiano sentía la pérdida de sus compañeros vendidos en Barbados: «Había perdido por completo los pequeños restos de consuelo que me proporcionaba conversar con mis paisanos; y también las mujeres, que me lavaban y cuidaban de mí, habían tomado todas rumbos distintos, y nunca más vi a ninguna de ellas». De haber visto a alguna, el vínculo creado a bordo del barco se habría activado y renovado.[180]

Parece ser que el muchacho creó nuevos lazos con los africanos que viajaban en el balandro, aun cuando no hablaban su idioma. Pero también esos lazos se cortaron al desembarcar en Virginia, cuando «al fin todos mis compañeros fueron distribuidos hacia distintos lugares y solo quedé yo». Otra vez desconectado de todo, y envidiando incluso a quienes eran vendidos en lotes, explicó: «Ahora me sentía sumamente desgraciado, y pensaba que mi situación era peor que la del resto de mis compañeros; porque ellos podían hablar entre sí, pero yo no tenía nadie a quien hablarle que pudiera entenderme». Dada su situación, volvió a experimentar deseos de morir: «Penaba y me afligía todo el tiempo, y ansiaba la muerte más que cualquier otra cosa».

Equiano siguió en ese estado de soledad y abatimiento hasta que Michael Henry Pascal, un exoficial naval ya para esa época convertido en capitán de un barco mercante, compró al muchacho para regalárselo a alguien en Inglaterra. Equiano fue llevado a bordo del *Industrious Bee*, «un barco grande y hermoso, con un cargamento de tabaco, etc., y a punto de zarpar». La travesía atlántica debió parecerle infinita, pero al menos ahora se encontraba en una embarcación de altura cuyo propósito no era el transporte de esclavos. Sus condiciones de vida mejoraron: «Tenía velas sobre las cuales acostarme y gran cantidad de buenas vituallas para comer; y todos

los que estaban a bordo», al menos al inicio, «me trataban muy bondadosamente, muy al contrario de lo que había visto hacer a los blancos antes». Quizás no fueran malas personas, pero en todo caso, la categoría universal y aterrorizadora de «los blancos» comenzó a cambiar lentamente para él: «Por tanto, empecé a pensar que no todos tenían la misma disposición». Además, empezó a hablar inglés, conversó con miembros de la tripulación y siguió aprendiendo acerca del funcionamiento de los barcos.

Tal vez lo más importante que le sucedió a Equiano en ese viaje fue el descubrimiento de un nuevo compañero, un muchacho de unos quince años llamado Richard Baker. Hijo de un propietario de esclavos norteamericano (y propietario de esclavos él mismo), educado, poseedor de «un carácter sumamente amable» y «una mente superior a cualquier prejuicio», Baker le brindó su amistad al muchacho africano, quien explicó: «[…] me mostró mucha simpatía y atención, y a mi vez le tomé un gran cariño». Los dos muchachos se hicieron inseparables. Baker le traducía a Equiano y le enseñaba muchas cosas útiles.

Como Baker era un pasajero que gozaba de privilegios en el viaje, comía en la mesa del capitán, y a medida que se prolongaba la travesía y los víveres comenzaron a escasear, el capitán Pascal empezó a usar durante las comidas la broma cruel de que tendrían que matar a Equiano para comérselo. En otras ocasiones se lo decía al propio Equiano, pero después añadía que «los negros no son buenos para comer», así que quizás tendrían que matar primero a Baker «y después a mí». Pascal también le preguntó a Equiano si sus paisanos eran caníbales en África, a lo cual el muchacho, presa del pánico, respondió que no.

Esas conversaciones volvieron a despertar en Equiano el terror sufrido en el primer viaje, sobre todo después de que el capitán racionó los víveres de todos los que iban a bordo. «Hacia el final —recordaba Equiano— solo disponíamos de libra y media de pan a la semana, y más o menos la misma cantidad de carne, y de una pinta de agua al día». Pescaban para

complementar sus provisiones, pero la comida seguía siendo escasa. Las bromas se tornaron más ominosas: «Creí que hablaban en serio, y me deprimí más allá de toda medida, porque pensaba que cualquier momento podía ser el último para mí». También lo alarmaba la suerte de su amigo y compañero Baker. Cada vez que el capitán o el primer oficial lo llamaban, Equiano «atisbaba y vigilaba para ver si lo iban a matar».

Como creía en que el mundo natural estaba gobernado por espíritus sobrenaturales, Equiano se sentía especialmente temeroso cuando las olas a su alrededor empezaban a encresparse y aumentar de altura. Pensaba que «quien gobierna las olas estaba enfadado, y creía que me ofrendarían a él para apaciguarlo». Un atardecer, algunos miembros de la tripulación avistaron unas orcas cerca del barco. Equiano creyó que eran espíritus del mar y que lo sacrificarían a ellas. Durante las últimas etapas de la travesía, experimentó una gran angustia. Se presentaba ante el capitán «lloroso y temblando». Por fin, al cabo de trece semanas, los marineros del *Industrious Bee* avistaron tierra. «Los corazones de todos los que se encontraban a bordo parecieron alegrarse cuando alcanzamos la costa —recordaba Equiano—, y ninguno más que el mío». El terror del barco esclavista persistió desde la travesía original hasta que Equiano abandonó su tercera embarcación en Falmouth (Inglaterra).

Terror en blanco y negro

Equiano entendió el paso de la expropiación en África a la explotación en las Américas. Millones de personas como él y su hermana fueron «víctimas de la violencia del comerciante africano, el hedor pestilencial del barco negrero, la aclimatación en las colonias europeas, o el látigo y la lujuria de un capataz brutal e inclemente». Sufrió una desgarradora serie de separaciones. Lo que resta por subrayar es la respuesta que le dio a su desposesión, la forma en que cooperó y se relacionó con otros. Ese proceso comenzó durante la travesía interna en África desde su aldea hasta la costa,

y continuó en los barcos de esclavos, tanto en la costa como en su larga y segmentada travesía atlántica.[181]

Durante su agotadora marcha hasta la costa, Equiano permaneció parte del camino cerca de su hermana, el último lazo que lo unía a su familia y su aldea. Se incorporó dos veces a familias africanas, primero la del jefe tribal-herrero durante un mes, después, en Tinmah, a la de la viuda acaudalada y su hijo durante dos meses. Antes de encontrarlas y después de ser vendido no parece haber establecido vínculos significativos con los numerosos comerciantes africanos con quienes viajó, ni con otros cautivos aparte de su hermana. ¿Cómo habría podido hacerlo, cuando lo vendían y lo compraban una y otra vez a lo largo de la ruta? Fue radicalmente individualizado como una mercancía, un esclavo.

Aun así, no estaba todavía alienado de su cultura, porque seguía formando parte de una comunidad de hablantes de igbo en su camino hacia la costa. Señaló que tras «muchos días de viaje» después de su secuestro, las personas que lo rodeaban hablaban «su mismo idioma». Lo mismo ocurrió en Tinmah. De hecho, explicó que «desde el momento en que dejé mi nación hasta mi llegada a la costa siempre encontré a alguien que me entendiera». Había variaciones dialectales, que se percató de que podía aprender rápidamente. Añadió que en su viaje hasta la costa «adquirí dos o tres lenguas diferentes». Aun cuando Equiano fue víctima de «la violencia del comerciante africano», subrayó que el trato que le dieron hasta la costa no fue cruel. Se sintió obligado a explicarles a sus lectores «en honor a esos oscuros destructores de los derechos humanos, que nunca me hicieron objeto de malos tratos, ni presencié que hicieran objeto de ellos a sus esclavos, excepto amarrarlos cuando resultaba necesario para impedir que huyeran».

El ingreso al asombroso, terrorífico, barco de esclavos significó en el caso de Equiano, como en el de muchos otros, una transición traumática del control africano al europeo. Ese fue el momento de su alienación más

extrema, y el momento cumbre de su deseo de morir, que aumentaba y disminuía, pero que lo acompañó durante un largo tiempo. El barco parece haberle generado una manera rígida, polar, racializada de pensar y entender las cosas. A Equiano los marinos le parecían espíritus malignos y «blancos» de aspecto horrible. Lo que resulta aún más revelador, los comerciantes africanos que lo llevaron a bordo del barco eran «negros», con los cuales, de repente, descubrió afinidades. Fueron ellos quienes intentaron auxiliarlo cuando se desmayó sobre cubierta, y eran ellos también los representantes del único vínculo que todavía lo unía a su hogar. Cuando abandonaron el barco «me dejaron abandonado a la desesperación», sin medios para «regresar a mi país natal». En el punto de no retorno, ansió la familiaridad y el consuelo de la esclavitud africana, ya que se identificaba con «los negros». Al menos ellos no lo devorarían.

Durante el resto de su travesía en el barco, Equiano empleó la categoría monolítica «blancos» que le resultaba más o menos sinónima de terror misterioso y opresivo. Las conversaciones con sus paisanos que consignó versaban sobre los extraños «blancos», de dónde venían, por qué no sabía de ellos, si tenían mujeres y qué era ese objeto en el que habían llegado, el barco. La mayoría de sus observaciones acerca de la tripulación se referían a la violencia empleada para imponer la disciplina, por lo general los azotes y la prevención de los suicidios. La palabra que más empleó para describirlos fue *cruel*. Equiano no mencionó al capitán del barco esclavista ni a ninguno de los oficiales, y en realidad solo una vez demostró ser consciente de la existencia de jerarquías o divisiones entre los tripulantes: cuando el marinero blanco fue azotado con una cuerda, murió y fue arrojado por la borda sin ninguna ceremonia «como una bestia», un animal.

Sin embargo, hay unos pocos momentos de la narración en los que las relaciones con los europeos no están signadas por la violencia y la crueldad. Apunta que un marinero le ofreció licor para levantarle el ánimo (aunque el resultado fuera aumentar su agitación). En otra ocasión, marineros de otro

barco esclavista subieron a bordo del suyo: «Varios de los desconocidos también nos dieron la mano a los negros, e hicieron gestos que supongo que significaban que íbamos a su país; pero no los entendimos». Otro marinero satisfizo su curiosidad acerca del cuadrante. Pero no fue hasta que Equiano subió a bordo del *Industrious Bee*, que no estaba dedicado al comercio de esclavos, que su visión monolítica de «los blancos» empezó a desmoronarse. Sus primeras impresiones se contradecían mucho con la frase radical y antirracializadora de la Biblia que utilizó para encabezar su libro, que afirmaba que todos los seres eran «de una misma sangre».

El proceso de desposesión y reconexión se reflejó en el uso —y el no uso — por parte de Equiano de nombres propios cuando trataba de abrirse camino en un mundo de extraños sin nombres. Al comenzar su historia cuando fue arrebatado de su hogar y hasta después de su llegada a Virginia, una expedición de dieciséis meses por tierra y por mar, no menciona los nombres de nadie, ni de africanos ni de europeos, con lo que subraya su solitaria y total alienación. No menciona siquiera el nombre de su padre, su madre o su hermana. No se trata de un hecho accidental, porque demostró estar consciente de que nombrar era un acto de poder. Igual que la pérdida del nombre formaba parte del despojo cultural que implicaba la desposesión, la asignación de un nuevo nombre podía ser un acto de agresión o dominación. Fue en el barco esclavista donde le quitaron su nombre, Olaudah Equiano, que se perdió hasta que lo reivindicó treinta y cinco años más tarde. Escribió: «En la bricbarca africana me llamaban Michael». En la siguiente embarcación, el balandro que lo llevó a Virginia, le volvieron a dar un nombre, esta vez el de Jacob. Finalmente, a bordo del *Industrious Bee*, su nuevo amo, el capitán Pascal, le dio un cuarto nombre: Gustavus Vassa. Equiano recordaba con cierto orgullo que «me negué a que me llamaran así, y le dije lo mejor que pude que me llamaba Jacob». (No aclara por qué prefería ese nombre). Pero el capitán Pascal insistió en el nuevo nombre, al cual el muchacho «se negaba a responder». La

resistencia, escribió Equiano, «me costó varios coscorrones; así que a la larga me sometí». Así, la violencia lo llevó a perder su nombre original y a ganar uno nuevo.[182]

Equiano vio que sus congéneres esclavizados —la «multitud de negros de todas clases encadenados»— eran también un grupo heterogéneo compuesto por distintas clases, etnias y géneros, amontonados todos juntos en el barco esclavista. Presenció la lucha por comunicarse y hacerse entender para poder sobrevivir. Para Equiano, ella comenzó con los comerciantes negros que lo llevaron a bordo del barco. Después encontró a «sus paisanos» en el compartimento de los hombres en la cubierta inferior. También descubrió a hablantes de igbo, y en Barbados a «africanos de todas las lenguas» enviados por los propietarios para calmar a los «bozales»,[183] como se los llamaba. Durante el viaje a Virginia, Equiano lamentó la pérdida de sus paisanos y de los demás hablantes de igbo; no tenía «a nadie con quien hablar». Pero, a la vez, se comunicaba con personas que no hablaban su idioma original. Señaló que era capaz de hablar con alguien «de una parte distante de África» y también que estaba adquiriendo el idioma inglés, aprendido fundamentalmente de los marineros de sus diversos barcos. Esto también habría contribuido a su comunicación con otros africanos, sobre todo los de las regiones costeras. Además, Equiano fue testigo de la creación de un nuevo idioma: el de la resistencia, que se manifestaba en la acción, como, por ejemplo, cuando tres esclavos desafiaron a la tripulación y saltaron por la borda. Ello también pudo contribuir a crear un sentimiento de solidaridad y de comunidad a bordo del barco negrero.

De esos frágiles lazos nació una nueva forma de parentesco entre los que se llamaban a sí mismos «carabelas».[184] Aunque Equiano no empleó esa palabra, sí expresó claramente su principio vinculante básico. Y sorprendentemente, no lo hizo para referirse a uno de sus congéneres africanos, sino a su compañero norteamericano de viaje, Richard Baker, un

adolescente como él, de quien llegó a sentirse muy cercano. Vivían juntos en condiciones de hacinamiento, compartiendo las dificultades de la vida en el barco: «[…] él y yo hemos experimentado juntos muchos sufrimientos a bordo del barco; y muchas noches hemos dormidos abrazados cuando nos sentíamos muy afligidos». Lo mismo les ocurrió a los centenares de cautivos que viajaban en cada uno de los barcos de esclavos. De esa manera, los africanos desposeídos se agrupaban en sociedades informales de ayuda mutua, a veces incluso en «naciones», en la cubierta inferior del barco. Como sus muchos «paisanos», Equiano llegó poco a poco a darle un nuevo significado al proverbio ibo *«Igwe bu ke»*: «En la multitud está la fuerza».[185]

---

[156] Olaudah Equiano, *The Interesting Narrative of the Life of Olaudah Equiano, or Gustavus Vassa, the African. Written by Himself*, Londres, 1789, reproducido en *The Interesting Narrative and Other Writings*, ed. de Vincent Carretta, Nueva York: Penguin, 1995, pp. 55-56 [trad. cast.: *Narración de la vida de Olaudah Equiano, el Africano, escrita por él mismo*, Madrid: Miraguano, 1999]. Para biografías de Equiano, ver James Walvin, *An African's Life: The Life and Times of Olaudah Equiano, 1745–1797*, Londres: Cassell, 1998, y Vincent Carretta, *Equiano the African: Biography of a Self-Made Man*, Athens y Londres: University of Georgia Press, 2005; ver también el ensayo del distinguido historiador nigeriano Adiele Afigbo, «Through a Glass Darkly: Eighteenth-Century Igbo Society through Equiano's Narrative», en su *Ropes of Sand: Studies in Igbo History and Culture*, Ibadán: University Press Ltd., 1981, pp. 145-186.

[157] Concuerdo con la opinión de estudiosos como Paul Lovejoy y Alexander X. Byrd, quienes han planteado que el profundo conocimiento demostrado por Equiano de la cultura igbo, incluido el idioma, obra a favor de su afirmación acerca del lugar de su nacimiento. Ver Carretta, *op. cit.*, Athens y Londres: University of Georgia Press, 2005, pp. xi-xix; Alexander X. Byrd, «Eboe, Country, Nation, and Gustavus Vassa's *Interesting Narrative*», *William and Mary Quarterly*, 3.ª serie, 63, 2006, pp. 123-148; Paul Lovejoy, «Autobiography and Memory: Gustavus Vassa, alias Olaudah Equiano, the African», *Slavery and Abolition* 27, 2006, pp. 317-347. Byrd apunta que, de haber nacido en Carolina del Sur, Equiano solo habría podido aprender lo que sabía siendo un «oyente prodigioso» (p. 143). Paul Edwards y Rosalind Shaw, «The Invisible *Chi* in Equiano's *Interesting Narrative*», *Journal of Religion in Africa* 19, 1989, pp. 146-156 constituye un valioso estudio del empleo que hace Equiano de la filosofía africana.

[158] Pocos disputarían la afirmación de Carretta de que al escribir sobre la esclavitud y el cruce del Atlántico Equiano «hablaba en nombre de millones de sus compañeros de la diáspora africana».

Ver Carretta, *op. cit.*, Athens y Londres: University of Georgia Press, 2005, p. xix; Afigbo, «Through a Glass Darkly», *op. cit.*, Ibadán: University Press Ltd., 1981, p. 147. Para un análisis útil de los pocos testimonios africanos escritos en primera persona sobre la travesía atlántica y la trata, ver Jerome S. Handler, «Survivors of the Middle Passage: Life Histories of Enslaved Africans in British America», *Slavery and Abolition* 23, 2002, pp. 25-56. Me atengo a lo planteado por Carretta al analizar la descripción de Equiano de sus primeros años como un relato verídico, y pido a los lectores que conserven en mente que puede que este testimonio sea producto de un saber colectivo.

[159] Se han sugerido tres ubicaciones como el lugar de nacimiento de Equiano. G. I. Jones propuso la provincia igbo septentrional de Ika; Adiele Afigbo indicó a Nsukke, al norte del territorio igbo; y Catherine Obianju Acholonu (y otros) ha sugerido que puede ser Isseke. Ver G. I. Jones, «Olaudah Equiano of the Niger Ibo», en Philip D. Curtin (ed.), *Africa Remembered: Narratives by West Africans from the Era of the Slave Trade*, Madison: University of Wisconsin Press, 1967, p. 61; Afigbo, «Through a Glass Darkly», *op. cit.*, Ibadán: University Press Ltd., 1981, p. 156; y Catherine Obianju Acholonu, «The Home of Olaudah Equiano—A Linguistic and Anthropological Survey», *Journal of Commonwealth Literature*, 22, 1987, pp. 5-16.

[160] Las citas de esta sección son de Equiano, *op. cit.*, Nueva York: Penguin, 1995, pp. 32-33, 35, 37, 38, 46. Ver también Daryll Forde y G. I. Jones, *The Ibo and Ibibio-Speaking Peoples of South-Eastern Nigeria*, Londres: Oxford University Press, 1950, p. 37; G. I. Jones, *The Trading States of the Oil Rivers*, Londres: Oxford University Press, 1962; G. I. Jones, «Olaudah Equiano of the Niger Ibo», en Philip D. Curtin (ed.), *op. cit.*, Madison: University of Wisconsin Press, 1967, p. 64. La familiaridad de Equiano con las armas de fuego plantea dudas acerca de si era tan ignorante de los europeos y el mar como afirmó.

[161] Sobre los aros, ver Kenneth Onwuka Dike y Felicia Ekejiuba, *The Aro of Southeastern Nigeria, 1650–1980*, Ibadán: University Press Ltd., 1990. Este párrafo y, de hecho, toda la sección le deben mucho a la obra de Douglas B. Chambers, «'My own nation': Igbo Exiles in the Diaspora», *Slavery and Abolition* 18, 1997, pp. 72-97; «Ethnicity in the Diaspora: The Slave Trade and the Creation of African 'Nations' in the Americas», *Slavery and Abolition* 22, 2001, pp. 25-39; «The Significance of Igbo in the Bight of Biafra Slave-Trade: A Rejoinder to Northrup's 'Myth Igbo'», *Slavery and Abolition* 23, 2002, pp. 101-120; y *Murder at Montpelier: Igbo Africans in Virginia*, Jackson: University of Mississippi Press, 2005, especialmente caps. 2 y 3.

[162] En español, «picos de pájaro». *(N. de la T.)*.

[163] Afigbo, «Economic Foundations of Pre-Colonial Igbo Society», *op. cit.*, Ibadán: University Press Ltd., 1981, pp. 123-144; John N. Oriji, *Traditions of Igbo Origin: A Study of Pre-Colonial Population Movements in Africa*, Nueva York: Peter Lang, 1990, p. 4; Chambers, *op. cit.*, Jackson: University of Mississippi Press, 2005, pp. 39-40.

[164] David Northrup, *Trade Without Rulers: Pre-Colonial Economic Development in South-Eastern Nigeria*, Oxford: Clarendon, 1978, p. 15; Chambers, *op. cit.*, Jackson: University of Mississippi Press, 2005, p. 191; Afigbo, «Through a Glass Darkly», *op. cit.*, Ibadán: University Press Ltd., 1981, p. 179.

[165] Chambers, *op. cit.*, *Slavery and Abolition* 18, 1997, p. 82; Chambers, *op. cit.*, Jackson: University of Mississippi Press, 2005, pp. 59-62.

[166] Northrup, *op. cit.*, Oxford: Clarendon, 1978, pp. 65-76.

[167] Las citas de esta sección son de Equiano, *op. cit.*, Nueva York: Penguin, 1995, pp. 46-54.

[168] Tanto Carretta (*op. cit.*, Athens y Londres: University of Georgia Press, 2005, p. 34) como Lovejoy (*op. cit.*, *Slavery and Abolition* 27, 2006) plantean que es probable que el barco en que viajó Equiano fuera el *Ogden*, y me inclino a concordar con ellos. Para detalles del viaje, ver *TSTD*, n.º 90473.

[169] Las citas de esta sección son de Equiano, *op. cit.*, Nueva York: Penguin, 1995, pp. 55-57. La reacción de Equiano al ver el barco fue notablemente similar a la de un muchacho inglés, Jack Cremer, que viajó en un navío de la Marina en 1708, cuando tenía unos ocho años de edad: «Nadie se ocupó de mí durante uno o dos días, y yo no lograba saber en qué mundo me encontraba, si entre Espíritus o Demonios. Todo me parecía extraño; oía un idioma diferente y extrañas expresiones que me hacían pensar que siempre estaba dormido y soñaba, y que nunca me encontraba totalmente despierto. Todas las mañanas un Ruido terrible para dar el De Pie en el Barco, y en las noches pasadas en los botes, siempre estaba temeroso de lo que sucedía». Ver John Cremer, *Ramblin' Jack: The Journal of Captain John Cremer, 1700–1774*, ed. de R. Reynall Bellamy, Londres: Jonathan Cape, 1936, p. 43. William Butterworth también se declaró «pasmado» ante «los estupendos ejemplares de arquitectura naval» cuando, siendo un adolescente, vio por primera vez los muelles de Liverpool. Ver *Three Years Adventures*, p. 4.

[170] Femi J. Kolapo, «The Igbo and Their Neighbours During the Era of the Atlantic Slave-Trade», *Slavery and Abolition* 25, 2004, pp. 114-133; Chambers, *op. cit.*, *Slavery and Abolition* 22, 2001, pp. 26-27; Chambers, *op. cit.*, *Slavery and Abolition* 23, 2002, pp. 108-109; David Northrup, «Igbo: Culture and Ethnicity in the Atlantic World», *Slavery and Abolition* 21, 2000, p. 12. Un importante hallazgo realizado por los estudios recientes sobre la trata es que el azar desempeñaba un papel menor en el acopio de esclavos de lo que se solía creer y, por tanto, había menos mezcla cultural. Por el contrario, la confluencia de grupos culturales en los puertos africanos de comercio de esclavos facilitaba la comunicación a bordo de los barcos. Para más información sobre este tema, ver el capítulo 9. Sobre los flujos culturales de África hacia América, entre las obras importantes se encuentran Michael A. Gomez, *Exchanging Our Country Marks: The Transformation of African Identities in the Colonial and Antebellum South*, Chapel Hill: University of North Carolina Press, 1998; Philip D. Morgan, «The Cultural Implications of the Atlantic Slave Trade: African Regional Origins, American Destinations and New World Developments», *Slavery and Abolition* 18, 1997, pp. 122-145; Gwendolyn Midlo Hall, *Slavery and African Ethnicities in the Americas: Restoring the Links*, Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2005.

[171] Chinua Achebe, «Handicaps of Writing in a Second Language», *Spear Magazine*, 1964, citado en Lovejoy, *op. cit.*, *Slavery and Abolition* 27, 2006. Ver también Byrd, *op. cit.*, *William and Mary Quarterly*, 3.ª serie, 63, 2006, pp. 127, 132, 134, 137. Para una exploración más amplia del significado de *igbo*, que incluye «la gente» y «el habitante del bosque», ver Oriji, *op. cit.*, Nueva

York: Peter Lang, 1990, pp. 2-4. Sobre la etnogénesis igbo, ver Chambers, *op. cit.*, *Slavery and Abolition* 18, 1997, p. 91, y *op. cit.*, *Slavery and Abolition* 22, 2001, pp. 25-39.

[172] Se desconoce cuántos murieron mientras la embarcación permaneció anclada frente a la costa y durante el cruce del Atlántico, solo se sabe que el capitán del *Ogden* parece haber planificado acopiar un «cargamento» de 400 personas y solamente 243 llegaron a su destino. Ver *TSTD*, n.º 90473.

[173] Las citas de esta sección son de Equiano, *op. cit.*, Nueva York: Penguin, 1995, pp. 58-59.

[174] Forde y Jones, *op. cit.*, Londres: Oxford University Press, 1950, p. 27; Afigbo, «Through a Glass Darkly», *op. cit.*, Ibadán: University Press Ltd., 1981, p. 181. El suicidio a bordo de los barcos puede haber sido más común entre los igbos que entre otros grupos africanos. Michael Gomez ha planteado que el estereotipo de los plantadores de que los igbos tenían una predisposición al suicidio puede haber tenido una base en la realidad social. Ver su «A Quality of Anguish: The Igbo Response to Enslavement in the Americas», en Paul E. Lovejoy y David V. Trotman (eds.), *Trans-Atlantic Dimensions of the African Diaspora*, Londres: Continuum, 2003, pp. 82-95.

[175] Me atengo a la fecha de nacimiento (1742) y a la cronología de los primeros años de Equiano propuesta por Lovejoy en «Autobiography and Memory» (*op. cit.*, *Slavery and Abolition* 27, 2006).

[176] Las citas de esta sección son de Equiano, *op. cit.*, Nueva York: Penguin, 1995, pp. 60-61.

[177] Sobre la tendencia de los igbos a considerar que los amos eran hechiceros, ver Chambers, *op. cit.*, *Slavery and Abolition* 18, 1997, p. 86.

[178] El hecho de que Equiano nunca hubiera visto un caballo sustenta el planteamiento de que su tierra de origen era el territorio central de los igbos, donde los habitantes no tenían caballos debido a la prevalencia de la mosca tse-tsé, y no el norte, donde sí los había. Ver Forde y Jones, *op. cit.*, Londres: Oxford University Press, 1950, p. 14, y Afigbo, «Through a Glass Darkly», *op. cit.*, Ibadán: University Press Ltd., 1981, p. 150.

[179] Como ya apunté, el *Ogden* pasó ocho meses en la costa acopiando su cargamento humano.

[180] Las citas de esta sección son de Equiano, *op. cit.*, Nueva York: Penguin, 1995, pp. 62-67. Sobre el *Nancy*, ver Carretta, *op. cit.*, Athens y Londres: University of Georgia Press, 2005, p. 37.

[181] Equiano, *op. cit.*, Nueva York: Penguin, 1995, p. 52. El mundo de la trata atlántica era, en ciertos sentidos, muy pequeño. Equiano llegó a la costa para ser trasladado a América en el mismo momento en que John Newton (de haberse aventurado un poco más hacia el este) podría haber sido quien lo llevara al Nuevo Mundo. Añádase que cuando Equiano escribió sus memorias, en 1789, ya había leído *Observations on a Guinea Voyage*, de James Field Stanfield, y de hecho lo citó al hablar sobre el carácter de los habitantes de Benín. Es muy probable que Newton y Stanfield hayan leído la autobiografía espiritual de Equiano, ya que ambos seguían con atención los debates sobre la trata. Para testimonios de Stanfield y Newton, ver los capítulos 5 y 6. Las citas de esta sección son de Equiano, *op. cit.*, Nueva York: Penguin, 1995, pp. 51, 55, 56, 63, 64.

[182] Afigbo, «Through a Glass Darkly», *op. cit.*, Ibadán: University Press Ltd., 1981, p. 152.

[183] La expresión inglesa es *salt water negroes*, que se traduce literalmente como «negros de agua salada». *Bozales* era el nombre que se les daba en la América española a los africanos recién incorporados al mundo de la esclavitud. *(N. de la T.)*.

[184] Sidney W. Mintz y Richard Price, *The Birth of African-American Culture: An Anthropological Perspective* (1976, 1992). Chambers critica a Mintz y Price, pero plantea la importancia de los carabelas igbos en la Virginia de mediados del siglo XVIII. Ver *op. cit.*, Jackson: University of Mississippi Press, 2005, p. 94.

[185] Byrd, *op. cit.*, *William and Mary Quarterly*, 3.ª serie, 63, 2006, pp. 145-146; Afigbo, «Economic Foundations», *op. cit.*, Ibadán: University Press Ltd., 1981, p. 129.

05

James Field Stanfield y la prisión flotante

Pocas personas estaban mejor capacitadas en el siglo XVIII para captar el drama de la trata que James Field Stanfield. Había realizado un viaje —que resultó espantoso— en un barco esclavista de Liverpool a Benín y de allí a Jamaica y de vuelta a Liverpool entre 1774 y 1776, y había vivido durante ocho meses en una factoría de comercio de esclavos en el interior de la Costa de los Esclavos. Hombre culto, era un escritor que en el curso de su vida llegó a conquistar cierta fama literaria. Y era, lo cual quizás fuera más importante, un actor, un histrión ambulante, cuyo trabajo en el teatro indagaba sobre los triunfos y las tragedias de la humanidad. Así que a fines de la década de 1780, cuando Stanfield, alentado por un naciente movimiento abolicionista, decidió escribir sobre los horrores de la trata, contaba con una singular combinación de talentos y experiencia para hacerlo.[186]

Stanfield fue uno de los primeros en escribir una denuncia de la trata en primera persona. La Society for Effecting the Abolition of the Slave Trade publicó en Londres, en mayo de 1788, su *Observations on a Guinea Voyage, in a Series of Letters Addressed to the Rev. Thomas Clarkson*.[187] En una fecha posterior de ese mismo año, el *Providence Gazette and*

Country Journal publicó el folleto en Norteamérica en siete entregas, sin duda a instancias de abolicionistas locales.[188] Al año siguiente, Stanfield volvió a echar mano de su experiencia en el barco de esclavos y escribió *The Guinea Voyage, A Poem in Three Books*.[189] En 1795 publicó en el *Freemason's Magazine, or General Complete Library* un poema más breve, sin título, que llevaba el epígrafe «Written on the Coast of Africa in the year 1776» [Escrito en la costa de África en el año 1776].[190] En conjunto, esas obras representan un testimonio dramático de su experiencia a bordo del barco de esclavos. Para «la representación de un viaje negrero», las cubiertas eran el escenario y el teatro, el Atlántico.[191] Una reseña aparecida en 1789 en el *Gentleman's Magazine* señalaba que *The Guinea Voyage*, al igual que el *Observations* previo, constituía una «adición a la maquinaria teatral de la abolición de la trata».[192] La metáfora era acertada.

Stanfield también fue el primero en escribir sobre la trata desde el punto de vista del marinero común, a lo que le concedía la mayor importancia. Le irritaba que «un velo impenetrable […] haya sido arrojado sobre este tráfico durante un número de años tan grande», y que «se haya ocultado [importante información] de los ojos del público mediante todos los recursos que han podido concebir el interés, el ingenio y la influencia». Con acerbo sarcasmo preguntaba:

> ¿De quién se espera que surja esta información? ¿Quiénes son las personas calificadas para producir las evidencias auténticas? ¿Dará un paso al frente el misericordioso comerciante de esclavos y revelará el largo catálogo de rapacidad, asesinato y destrucción que ha creado su propia avaricia? ¿Echará mano el humano capitán negrero de la fatal relación del personal de su barco…, y movido una vez por la justicia, cambiará esa *útil* enfermedad…, *cólico*, *cólico*, *cólico*, que hasta ahora ha enmascarado de manera tan conveniente la relación de muertes de su fiel [sentenciada] tripulación por las causas de muerte, las verdaderas, que han raleado su barco? ¿Los suboficiales, despreciando valientemente toda perspectiva de promoción, dejando a un lado toda idea de propietarios y agentes, y decidiendo noblemente pasar sus vidas en medio del trabajo, la miseria y la dependencia servil…, revelarán ellos las horrendas escenas de las que han sido testigos…, las barbaridades que han visto practicar y las crueldades de las que quizás han sido ellos mismos los renuentes instrumentos?

No, se respondía Stanfield, no se podía confiar en que quienes tenían un interés material en la trata dijeran la verdad sobre ella. La única persona que podía «decir la verdad mediante una información llana y sin sesgo» era el marinero común, quien, como los demás mencionados, conocía la trata de primera mano. El problema consistía en que quedaban «muy pocos sobrevivientes» que pudieran narrar la historia, ya que muchos de los marineros que participaban en los viajes de los barcos de esclavos habían desaparecido a manos de la muerte o la deserción. Stanfield, por tanto, asumiría la tarea de representar a los muertos y los desaparecidos al escribir su testimonio, organizado y narrado para «conectar todo el circuito del VIAJE NEGRERO», para contar las dramáticas verdades de la trata y la experiencia en ella de un marinero común. Entre las docenas de autores que escribieron poemas acerca del comercio en carne humana, fue uno del pequeño grupo que había recorrido lo que llamó «los oscuros laberintos del *Comercio inhumano*». Las descripciones realizadas por Stanfield del barco y la trata están entre las mejores alguna vez escritas por un marino.[193]

«Lo que todo marino inglés debe ser»

Parece ser que Stanfield se hizo marinero debido a un acto de rebeldía. Nacido en Dublín (Irlanda) en 1749 o 1750, llevó una vida retirada cuando estudió para el sacerdocio, aparentemente en Francia, durante las postrimerías de la década de 1760, hasta que sufrió un despertar secular. Como él mismo lo describiera, «la Ciencia fue la primera que abrió mi mente».[194] Buscó las alegrías y las bellezas de la naturaleza y la filosofía. Era un hombre sentimental, un romántico *avant la lettre*. Joven, vigoroso, libre y trashumante, se encaminó al mar en busca de una ocupación que era, en casi todos los sentidos, la antítesis del sacerdocio. Entre los marineros, la irreverencia, el librepensamiento, la sensualidad y la acción triunfaban sobre la devoción, la doctrina, el celibato y la contemplación. Viajó a muchas partes del mundo, y su experiencia como marinero fue un elemento

definitorio de su identidad durante el resto de su vida. Un actor que trabajó con él señaló en 1795 que Stanfield «se crio como marinero, y es lo que todo marino inglés debe ser, un hombre de valor complementado por señales de un carácter fuerte y buenas entendederas». Hacia el final de su vida, Stanfield llevaba una camiseta de marinero debajo del chaleco cuando su hijo, el artista Clarkson Stanfield (quien gozó de más renombre que su padre y que llevaba ese nombre en honor del abolicionista Thomas Clarkson), pintó su retrato.[195]

La carrera de Stanfield como actor parece haber comenzado en Mánchester en 1777, poco después de que abandonara la marinería. Como muchos actores de la época, Stanfield vivió en la indigencia buena parte del tiempo, ya que sus ingresos eran modestos e intermitentes. Además, tuvo diez hijos con dos esposas, lo que añadió dificultades a una vida de «crónica penuria financiera». No obstante, Stanfield era un hombre de carácter jovial. Era famoso por su chispeante inteligencia, su juicio independiente y su aspecto singular (se le consideraba sumamente feo). El pintor escocés David Roberts, quien fuera su amigo hacia el final de su vida, lo tildaba de «irlandés entusiasta y afectuoso». La combinación de su origen irlandés con su pasado marinero lo hacían un narrador entretenido y un jubiloso intérprete de canciones, algunas de las cuales componía él mismo.[196]

Cuando realizó su viaje en el barco esclavista, Stanfield ya era un marinero experimentado y conocedor. Había llevado durante varios años «una vida en el mar» y viajado «a casi a todas partes de Europa, las Antillas y América del Norte». Durante esos viajes, y con posterioridad, conversó con otros marineros y comparó sus experiencias a bordo de otros barcos esclavistas con las suyas. Llegó a la conclusión de que la conducta de los oficiales y el funcionamiento de la trata eran más o menos los mismos en la mayoría de los viajes. Unos cuantos marineros eran mejor tratados; otros

tantos, peor: «Nunca oí hablar de *un* barco negrero en el que los usos y la conducta tuvieran algún grado de moderación».[197]

Stanfield era un marinero común, pero no típico. Comparado con otros, tenía mejor educación (sabía latín) y aparentemente era más próspero (se alojaba en un café cuando estaba en Liverpool). Pero no era un oficial. No comía en la mesa del capitán. Hacia el final del cruce del Atlántico, la mortalidad a bordo lo hizo asumir las funciones de oficial y de sustituto no cualificado del cirujano, pero su perspectiva siguió siendo todo el tiempo la de un marinero. Sus compañeros confiaban en él y lo respetaban: le pedían que estuviera al tanto de sus «pequeñas cuentas» —su dinero y sus gastos— durante el viaje, para protegerse de la tacañería del capitán. En la relación de tripulantes del barco, su nombre aparece junto al de los demás marineros corrientes, sin el añadido de rangos o capacidades especiales.[198]

Stanfield partió de Liverpool hacia Benín el 7 de septiembre de 1774, a las órdenes del capitán David Wilson, a bordo de un barco viejo que hacía agua llamado *Eagle*, que debía «quedarse en la costa como factoría flotante», un lugar donde realizar el comercio de esclavos.[199] Casi en cuanto el barco llegó a su destino, en noviembre de 1774, los marineros del *Eagle* comenzaron a enfermar y morir, pero Stanfield escapó de correr esa suerte internándose por tierra hasta «Gatoe [Gato], a muchas millas del mar, en el centro del país», donde residió en un fuerte de comercio de esclavos durante ocho meses, hasta finales de junio de 1775.[200] Al cabo de ese tiempo llegó un «barco nuevo», el *True Blue*. Su capitán, John Webster, desembarcó para realizar negocios a nombre del comerciante Samuel Sandys, propietario de ambas embarcaciones. Entonces Wilson tomó el mando del *True Blue*, contrató a una nueva tripulación de quince hombres, uno de ellos Stanfield, llevó a bordo un cargamento de cautivos, y puso proa a Jamaica. En el curso de la travesía murió más de la mitad de la tripulación (ocho hombres). En diciembre, el capitán Wilson vendió ciento noventa esclavos en Jamaica antes de emprender el viaje de vuelta a

Liverpool, donde llegó el 12 de abril de 1776. Stanfield probablemente ayudó a descargar el barco, dado que el último día en que devengó un salario fue el 15 de abril de 1776. Junto al capitán Wilson, el carpintero Henry Fousha y el marinero Robert Woodward, fue uno de los cuatro tripulantes del *Eagle* que regresaron a su puerto de origen.[201]

La forja de la cadena

Para Stanfield, el drama del viaje esclavista no comenzaba en la costa de África, ni siquiera en el barco, sino en el elegante escenario de la bolsa del comercio o el café. Comenzaba, en resumen, con los comerciantes de esclavos y su dinero: la puesta en común de capitales para comprar un barco y un cargamento y contratar a un capitán y una tripulación. Stanfield consideraba que ese paso constituía la forja del primer eslabón de una cadena que iba de Liverpool a África Occidental y de allí a las Antillas, una metáfora que recorre sus escritos:

> Al cabo, los encallecidos comerciantes se combinan,
> y de un Concejo a medianoche nace el negro plan;
> se fragua el primer eslabón de la cadena tremenda,
> cuyo movimiento vibra en los reinos del dolor.

Le achacaba ese impulso rudo y conspirativo a «la sed insaciable de la avaricia» y a otra docena de causas secundarias: el capricho, el vicio, la intemperancia, la locura y el orgullo. Insistía desde el inicio en la relación causal entre la avaricia de unos pocos habitantes de la ciudad portuaria y los variados infortunios de muchos en todo el Atlántico.[202]

Stanfield veía que el capital de los comerciantes ponía en movimiento muchos tipos de trabajos, que los obreros del puerto de Liverpool colocaban nuevos eslabones de la cadena a golpes de martillo: «El resonante yunque hace temblar el distante piélago, / forjando a resonantes golpes la maldita cadena». Mientras se reparaba y se avituallaba el barco, y se acopiaba el cargamento en medio del tumulto, el comerciante, el capitán y los oficiales

buscaban a un grupo de «hijos de Neptuno» para navegar hasta África. «Nada es más difícil —escribió Stanfield— que procurar el número de brazos suficientes para un viaje negrero».

James Stanfield conocía a los marineros. Había vivido y trabajado entre ellos durante varios años, así que estaba al tanto de sus maneras de pensar y actuar, sus ideas y costumbres, sus características buenas, malas y peculiares. Sabía que no les gustaba la trata. También sabía que muchos de ellos eran «alegres» y a menudo «despreocupados», dados al baile, la bebida y las fiestas alrededor de los muelles, especialmente si habían regresado a puerto hacía poco de un viaje y sus muchas privaciones. Con dinero en el bolsillo, eran «señores por seis semanas»[203] y a menudo por menos tiempo. Colmaban las tabernas de los muelles, donde gastaban —generosa y con frecuencia irresponsablemente—, en desenfrenadas diversiones, los salarios ganados a costa de tantos esfuerzos. Ello era un reflejo de «la propensión a la ausencia de suspicacia y reflexión, y la disipación que caracterizan al marinero inglés». Stanfield sabía también que los comerciantes y capitanes esclavistas veían en esas escenas de desenfreno su oportunidad para conseguir marineros para sus barcos. Arrojó luz sobre los métodos empleados por los patrones y sobre el funcionamiento del mercado de trabajo para la trata que operaba en los muelles. Su narración ilumina la senda que va de la astrosa taberna de los muelles hasta la cárcel de la ciudad, y de allí al barco negrero anclado cerca de la costa.

Cada vez que se aprestaba un barco de esclavos, explicaba Stanfield, comerciantes y capitanes, empleados y *crimps* (inescrupulosos agentes encargados de la búsqueda de fuerza de trabajo) recorrían «sin cesar» las calles de Liverpool. Llevaban a toda prisa a un marino tras otro a tabernas sobre cuyos propietarios tenían influencia y donde los marineros encontraban música, prostitutas y bebida. Stanfield había sido «arrastrado tres veces a esos establecimientos» cuando se proponía caminar por las calles. Una vez adentro comenzaba la intriga, con expresiones de simpatía y

amistad e interminables ofertas de ron o ginebra. El objetivo era llevar a los marineros a la embriaguez y las deudas, ambas vías esenciales para conseguir los brazos que requería un barco esclavista.

Muchos eran los marineros borrachos —quizás también el propio Stanfield— que firmaban «un acuerdo», esto es, un contrato de trabajo, con un comerciante o un capitán de barco esclavista después de una larga y desenfrenada borrachera. Muchos de los que lo hacían eran jóvenes e inexpertos, pero algunos eran viejos en el oficio y debían haber estado más al tanto de lo que hacían. Stanfield declaró: «He sabido de muchos marinos que se imaginaban lo bastante astutos como para evadir esas prácticas, ir con los *crimps* a alguno de sus establecimientos, alardeando de que le estafarían al Comerciante una noche de diversión y firmemente resueltos a rechazar todo artificio que se les propusiera». Pero una vez ebrios, «firmaban acuerdos con esos mismos hombres, de cuyos propósitos estaban conscientes, y se veían lanzados a una situación de la que han conocido los horrores». Era un juego peligroso. Los marineros que lo jugaban y perdían a menudo pagaban con sus vidas.

A medida que las festividades se prolongaban hasta altas horas de la noche y la madrugada siguiente, el dueño del local trazaba rayas con tiza en la pared para llevar la cuenta de la creciente deuda de los marineros. «Cuatro rayas de tiza por un chelín» era un dicho de Liverpool. Mientras más ebrios se tornaban los marineros, más creativa se volvía la cuenta, y pronto las deudas reales y ficticias se multiplicaban. Quienes se habían negado a firmar acuerdos enfrentaban una situación diferente. El propietario del local les ofrecía un trato a los marineros ebrios y endeudados. Si aceptaban enrolarse en un barco de esclavos, podrían usar el adelanto para saldar sus deudas. Si los marineros rechazaban el trato, el propietario llamaba a la policía y los hacía encerrar en la cárcel. Stanfield reflejó ese proceso en sus versos: los comerciantes, escribió:

Con artes engañosas someten a la mente desprevenida,

y después cierran su tela de araña y apresan con fuerza a sus víctimas.
Al cabo, con deudas ficticias abultan su caso
y los hacen mirar cara a cara una *prisión*.

Algunos marineros aceptaban el trato e iban a bordo del barco; otros optaban por la cárcel. Pero cuando llegaban allí, descubrían que «en ese lugar ninguna otra embarcación los contrataba; los barcos dedicados a todos los demás tipos de actividades encuentran marinos dispuestos a *ofrecer* sus servicios; y los Capitanes de esos barcos sienten una natural aversión a lo que llaman *carne de presidio*». El marinero se veía:

Privado de todo consuelo, turbado de dolor,
sin esperanzas de justicia o alivio…
Solo una puerta se abre en el lóbrego camino;
una terrible condición hiende el terrible albergue.
El oscuro genio de la *Esclavitud* alza la reja de hierro,
y con horrenda sonrisa apunta a las costas de *Guinea*…

Cuando el desgraciado salía por la puerta de la prisión, escribió Stanfield, sentía «con horror su suerte próxima». El astuto comerciante le había atado la cadena a la pierna.

Por las buenas o por las malas, una diversidad de personas era llevada a bordo del barco. Algunos, ebrios y endeudados, se veían obligados a cambiar una prisión en tierra por una prisión flotante. Entre ellos estaban los «jóvenes inquietos» y los de «mente ingenua», así como los que pensaban que podían resultar más listos que el *crimp* y terminaban siendo menos listos que nadie. «Unos pocos —escribió Stanfield— abrazan voluntariamente la aflicción». Algunos de ellos penaban por causa de «falsos amigos»; otros huían de «una desgracia inmerecida»; y otros, sin duda, tenían problemas con la justicia. Otros más habían sufrido una calamidad de uno u otro tipo, estaban «cansados de dolores que no hay paciencia que pueda soportar». Algunos tenían penas de amor y se sentían «destrozados por una pasión imposible». Stanfield ejemplificó ese último

grupo en su poema con un amigo al que llamó Russel, un «alma inofensiva, la más amable de su tipo, / nunca inclinada a salvaje crueldad». Fue «arrastrado por los vientos y las más fieras pasiones» al barco de esclavos. Camino a los trópicos, ahora «prueba los ardores de la zona llameante». Los marineros de la trata eran similares a los que navegaban en barcos dedicados a otros tipos de comercio, pero quizás un poco más ingenuos, desposeídos y desesperados. Stanfield dejó algunas pistas acerca de sus propias motivaciones en el poema «Written on the Coast of Africa in the year 1776» (en realidad fue en 1775). Hace alusiones a su «imprudente juventud», sus «ardores juveniles», y a cómo «corrí a la orilla con la turba». Esto puede referirse a que cayó en las trampas de un *crimp*. Pero, a la vez, indica que tenía un positivo interés en África; los «exuberantes paisajes», la «hermosura de la Naturaleza», y que se interesaba en la «observación». Buscaba «alimento intelectual» y «tesoros de sabiduría» en «¡esas regiones favorecidas en alto grado por el día!».[204]

La tripulación de treinta y dos hombres ya estaba a bordo del *Eagle* y había llegado el momento de zarpar. Amigos y familiares de algunos de los marineros se congregaron en el muelle para despedirlos. Se suponía que la ocasión era festiva, pero como escribiera Stanfield: «La cubierta combada recibe a la multitud que parte; / y sombras de aflicción cubren todos los rostros». No todos los marineros tenían a alguien que les dijera adiós. Los que habían sido sacados de la cárcel no habían tenido oportunidad de explicar a dónde iban. Pero incluso los que la habían tenido, pensaba Stanfield, «no les habían mandado a sus amigos la menor noticia sobre su destino». Parece ser que algunos se sentían avergonzados de hacer un viaje esclavista y no querían que nadie lo supiera. Sea como fuere, había llegado el momento de partir. Los que quedaban en la orilla lanzaron: «Tres gritos [que] ensanchan el alma [y] hienden el cielo». Los marineros respondieron: «El eco repite penetrante tres salvajes hurras en respuesta».

Ya en mar abierto, los marineros volvieron su atención hacia el barco y su manejo:

> Firme en sus puestos, labora el obediente gentío,
> orienta las cuerdas y tensa los obenques;
> tira con toda la fuerza de sus músculos de las lonas que baten
> y le da a la vasta máquina un rumbo estable.

La «vasta máquina» ya había puesto rumbo a la Costa del Oro y la Ensenada de Benín, y a pesar de las fullerías y los malos tratos que lo habían hecho posible, el barco era, en esos momentos, un objeto hermoso, con sus velas nuevas y su pintura fresca, con banderas al viento y banderolas ondeantes al soplo de la brisa marina, todo lo cual ocultaba, según Stanfield, un malestar más profundo:

> Ved sobre las lustrosas olas deslizarse el barco,
> orgulloso de sus atavíos que hincha el viento, y sus hermosos aderezos,
> destellante de banderolas, engalanado con artera pintura
> que cubre la perdición latente con ancha sonrisa,
> con brillantes colores, galas espléndidas,
> asume los honores de un *comercio honesto*,
> y esconde, bajo un brillo prostituido,
> su propósito emponzoñado y su insidiosa trampa.

Rigor salvaje

El viaje comenzó con toda normalidad. Stanfield opinaba: «[…] el uso que se da a los marineros es moderado, y su cuota de provisiones suficiente: en breve, la conducta del Capitán y de los oficiales parece ser la que es práctica habitual en cualquier otro empleo». Stanfield había navegado en otros tipos de comercio y podía establecer la comparación. Pero advirtió un cambio sutil una vez que la tierra se perdió de vista y la nave llegó a un sitio donde «no hay posibilidad moral de deserción o solicitud de justicia». El capitán y los oficiales comenzaron a hablar de la aplicación de azotes. Nadie fue realmente azotado porque, estimaba Stanfield, el viejo barco

hacía agua y era probable que hubiera que tocar en Lisboa para realizarle algunas reparaciones, lo que ejercía un efecto moderador sobre los oficiales. [205]

Una vez que se tornó evidente que no sería necesario tocar puerto para efectuar las reparaciones y que el barco estuvo muy al sur de Lisboa, todo cambió. Pronto los marineros comenzaron a recibir media ración de agua y alimentos. «¡Una pinta de agua en la zona tórrida!», protestaba Stanfield, y eso mientras comían provisiones saladas y realizaban pesadas labores físicas de la mañana a la noche. Los marineros se vieron reducidos al expediente de lamer las gotas de su propio sudor. Cuando Stanfield descubrió que durante la noche se posaba el rocío sobre los gallineros del barco, chupó la humedad todas las mañanas hasta que otros descubrieron su «delicioso secreto». Algunos hombres se sentían tan sedientos que se bebían su ración diaria de agua en cuanto la recibían y permanecían en un estado de «sed rabiosa» durante las próximas veinticuatro horas. Mientras tanto, el capitán disponía de vino, cerveza y agua en abundancia.

Una de las causas de la escasez de agua, explicaba Stanfield, era que «la embarcación estaba tan llena de mercancías para el comercio que el espacio para las cosas necesarias era solo una consideración secundaria». Era un caso clásico de las ganancias por encima de los seres humanos. «Cada rincón y escondrijo [del barco] está atestado de artículos para el tráfico; a esa consideración se pliegan todos los esfuerzos del trabajo y el ingenio; y la salud y las vidas de los marineros, como si no tuvieran ningún valor, pesan poco en la estimación». Lo que Stanfield llamó «la avariciosa acumulación de cargamento» significaba también que los marineros no tenían espacio para colgar sus hamacas y extender su ropa de cama. Se veían obligados a «acostarse a lo bronco» sobre cables y baúles. Cuando llegaron a los trópicos dormían sobre cubierta, expuestos a «la malignidad de un rocío espeso e insalubre».

Entonces empezaron las palizas, los azotes y la tortura. Comenzaron cerca de las islas Canarias. Stanfield oyó la siguiente «orden bárbara» dada por el capitán a los demás oficiales: «Ahora están en un barco negrero…, ningún marinero, aunque le hablen con dureza, puede atreverse a darles una respuesta insolente…, *eso* está descartado; pero si DAN LA IMPRESIÓN de que no los complacen, DERRÍBENLO DE UN GOLPE». La violencia pronto «se propagó como un contagio». Stanfield contó un caso de crueldad contra el tonelero del barco, «un ser completamente inofensivo, trabajador, meritorio». Le respondió al segundo de a bordo con una broma y fue derribado al suelo de un golpe por ello. Cuando intentaba arrastrarse hasta el camarote del capitán para quejarse, lo derribaron una segunda, una tercera y una cuarta vez, hasta que «algunos de los marineros se interpusieron entre [él y el oficial] y se lo llevaron». El menor error en el trabajo provocaba la aplicación de unos latigazos, y en ocasiones tres marineros eran atados a la vez a los obenques. A veces, tras los azotes, los oficiales literalmente les echaban sal a las heridas: les aplicaban una salmuera llamada *pickle* a los profundos surcos de un rojo oscuro que dejaba el gato de nueve colas, el látigo de tan triste fama. La violencia se infligía sin remordimientos y «sin temor a tener que rendir cuentas sobre el abuso de autoridad». A medida que proseguía el viaje, escribió Stanfield, «el oscuro poder / de un salvaje rigor madura con cada hora».[206]

El demonio de la crueldad

La llegada a la costa africana trajo consigo otro conjunto de transformaciones —plasmadas en el papel por Stanfield— en el barco, la tripulación, el capitán y las sociedades africanas con las que se realizaba el intercambio. El barco mismo se vio físicamente alterado, dado que los marineros «construyeron una casa» en la cubierta al erigir una techumbre de paja que iba de la proa hasta cerca del palo mayor para proteger a todos del sol tropical y garantizar que no escapara el siempre creciente número de

esclavos comprados. La construcción de ese refugio les exigió a los marineros trabajar en el agua de las márgenes del río, sin camisa y expuestos al quemante sol, para cortar madera y bambú para la techumbre: «Se hunden hasta la cintura en el fango y el légamo; los acosan las serpientes, los gusanos y los reptiles venenosos; los atormentan los mosquitos y una miríada de insectos que los atacan; sus pies resbalan con cada golpe, y sus implacables oficiales no les permiten un momento de descanso en tan penosa tarea». Stanfield opinaba que ese trabajo contribuía a la alta tasa de mortalidad de los marineros, pero, en su opinión, lo mismo hacía la techumbre, que, junto con los diversos mamparos construidos bajo cubierta para separar a los esclavos, obstruía la adecuada circulación del aire en el barco y dañaba la salud de todos los que se encontraban a bordo. [207]

El deterioro de la salud de los marineros llevó al capitán de Stanfield a introducir otro cambio importante en la organización del trabajo en el barco. En la Costa del Oro contrató a trabajadores fantes, que eran «resistentes, animosos, laboriosos y muy valientes», y que estaban acostumbrados al clima y a las enfermedades del medio. «Muchos individuos de esa nación —escribió Stanfield— se crían desde la infancia en los barcos europeos que frecuentan la costa; aprenden su idioma, y tienen práctica en todas las artes de la marinería; y más especialmente en todo lo que se relaciona con el negocio de la *esclavitud*». Era una práctica común. Los capitanes contrataban a trabajadores fantes tras firmar un acuerdo con su rey y con el gobernador inglés del Castillo de la Costa del Cabo u otra factoría. Stanfield opinaba que esos acuerdos eran esenciales en la trata: «Cuando los pobres marineros caen [enfermos], estos resistentes nativos, a quienes el capitán trata con toda la indulgencia que puede permitirse, prosiguen el negocio con un vigor y una actividad de los que los marinos británicos son incapaces debido a los malos tratos y las pobres raciones». Una tripulación abigarrada se encargaba del funcionamiento del barco desde el momento de su llegada

a la costa de África hasta su partida, y en ocasiones durante toda la travesía por el Atlántico.

Stanfield consideraba que el mayor de los cambios ocurridos tras la llegada a la costa de África había sido el sufrido por el capitán del barco. Lo expresaba de la siguiente manera: «Es imposible de explicar, pero sin dudas es cierto, que desde el momento en que un capitán negrero avista esta costa, el Demonio de la crueldad parece fijar su residencia dentro de él». Stanfield señaló lo mismo de manera alegórica en el poema, en el que el Demonio de la Crueldad envía un diablo al barco: «Vuela, dice el jefe nacido en las tinieblas, sin demora, / a donde aquel navío cruza el piélago». Hacia allá vuela:

> Y hacia el *capitán* vuelve sus ojos constantes;
> hacia abajo, como la furia del rayo, vuela dispuesto,
> y en su corazón erige su trono sangriento.

Si el capitán había parecido bárbaro en la travesía hacia África, ahora era decididamente demoníaco, con un corazón conquistado por la crueldad. Stanfield no carecía de ejemplos concretos para ilustrar esa transformación. Habló de un visitante a su barco, un capitán esclavista legendario por su brutalidad: azotaba a sus marineros sin ningún motivo; atormentaba a su grumete; su «deleite consistía en producir dolor».

En la «Orgullosa Benín»

La mayor parte del folleto de Stanfield se centraba en la experiencia del marinero común en la trata, pero también incluyó algunas reflexiones sobre África, los comerciantes y los esclavos que subían a bordo, y amplió considerablemente esas reflexiones en su poema. Sus observaciones tenían una firme base en la experiencia, y no solo a bordo del barco, porque vivió durante ocho meses en una de las fortalezas de comercio de esclavos de Benín. Su conclusión básica contradecía de plano la propaganda

proesclavista entonces prevaleciente sobre África y sus habitantes: «Nunca vi una raza más feliz que la del reino de BENÍN». «Vivían con holgura y lujo» y fabricaban muchos productos manufacturados, sobre todo tela. Con excepción de la trata, todo en su sociedad «tenía trazas de amistad, tranquilidad y primitiva independencia».[208]

Stanfield consideraba que la trata era una fuerza destructiva, y, de hecho, una de las características más inusuales de su poema es su intento de entenderla desde una perspectiva africana. Una vez que el barco esclavista llega a las costas de África, el punto de vista del poeta se traslada del barco a «los bosques primigenios» y el río Níger, donde la emperatriz que guarda el continente contempla la escena que se desarrolla. Ahora que la cadena esclavizadora había llegado procedente de Liverpool, Stanfield se preguntaba:

> Decid, ¿podéis seguir tolerando la mano salvaje,
> que con rapaz avaricia ralea la tierra?
> ¿Podéis ver intranquilos la implacable cadena
> seguir regando horrores en el llano despoblado?

Las interminables guerras, la esclavización, las migraciones forzadas al otro lado del Atlántico y las migraciones voluntarias hacia el interior nacidas del temor habían despoblado algunas zonas de la costa de África Occidental, como podía ver Stanfield. La emperatriz que guardaba la región contemplaba a los comerciantes de esclavos caer en «salvaje horda sobre la costa manchada de sangre», acarreando «toda su provisión de cadenas». Era el mundo al revés. Los europeos eran ahora los salvajes que iban como una horda hacia la costa, cadenas en mano, para someter a los pueblos de África. Ello le exigía a Stanfield reconocer el doble papel del marinero —y presumiblemente de él mismo—, quien hasta ese momento del poema había sido una víctima de la trata, pero que ahora, necesariamente, debía aparecer como victimario. Stanfield habla francamente sobre «los infortunios ocasionados por los visitantes europeos». Apunta que «los hijos pálidos de

Europa dirigen la bárbara proa, / y traen sus provisiones e instrumentos del infortunio». Identifica a los «ladrones pálidos», los «traficantes de sangre humana» y los «blancos tiránicos». Menciona la «triste compra»: los «comerciantes lívidos pagan *el precio de la sangre*». El marinero forma parte de esa tiranía.

Pronto «la avaricia, haciendo estallar todo lazo de afecto, / viaja, como un diluvio, por la tierra infeliz». Comerciantes blancos y negros expropian a los africanos, los arrancan de sus familias y sus comunidades y les ponen las cadenas reveladoras:

> Nuestros reinos, ¡ay!, abandonados a la desesperación,
> hundidos en el abatimiento llevan los grilletes del esclavo.

¿Cómo fue que llegaron a llevar esos grilletes? ¿Cómo fue que quedaron atrapados por la «cadena maldita»? Stanfield estaba convencido de que la mayoría de los esclavos que llegaban al barco habían sido secuestrados, capturados mediante «la mentira y la violencia». No eran «prisioneros de guerra», como habían mantenido siempre quienes abogaban a favor de la trata. En Benín «hice continuas averiguaciones, pero nunca oí hablar de ninguna guerra». Los esclavizados eran llevados a los barcos por gente como los *«Joe-men»* del rey Badjeka, un grupo de merodeadores nómadas independientes que «plantaban sus chozas temporales donde consideraban más oportuno para sus depredaciones». No compraban esclavos, pero les vendían multitudes de ellos a los esclavistas. De un hombre que pronto llegaría a bordo del barco negrero, el marinero-poeta escribió: «El último en regresar de las labores del día, / capturado en el monte, siente la trampa del rufián».

En un intento por hacerles palpables a los lectores las consecuencias humanas de la trata en África, Stanfield incluyó en su poema la historia de una africana llamada Abyeda, de cómo fue «arrancada de todos los lazos familiares» y llevada al barco. No se sabe si era una mujer real o ficticia, o

una combinación de ambas. Sea como fuere, al escribir sobre ella Stanfield contribuyó a que se identificara y divulgara un tema que comenzaba a surgir en el seno del movimiento abolicionista: los especiales maltratos y sufrimientos de que eran víctimas las mujeres a bordo de los barcos.[209]

Abyeda ya había sido capturada y llevada al barco cuando Stanfield cuenta su vida en términos idílicos. Era una «doncella feliz» y hermosa, enamorada del «joven *Quam'no*», que la protegía de los «blancos traicioneros» que comerciaban con esclavos. Fue capturada el día de su boda, planeada desde hacía un largo tiempo:

> Apresuradamente los saqueadores con detestable gritería,
> atrapan con fuerza rapaz a la temblorosa presa;
> y hacia la costa llevan a la infeliz doncella.

Quam'no intenta rescatarla, pero muere en el combate. Devastada, Abyeda es llevada a bordo del barco, donde la encadenan al mástil y la azotan (Stanfield no aclara por qué razón). Las demás mujeres del barco, sus «tristes compañeras», se suman compasivas a los quejidos que le arranca cada latigazo, y en una variación de la tradicional antífona africana, de llamada y respuesta, gritan a una misma cadencia. Pronto, «cubre su rostro pálido la mortal ictericia» y al cabo llega el final: «Convulsivas Pulsaciones expelen su último aliento, / y sobre el término fatal se aposenta la horrible muerte». La descripción de Stanfield sugiere que hablaba de una muerte real, o quizás varias, que había presenciado.[210]

Mientras tanto, a medida que se prolonga la estancia en la costa, los infortunios de la tripulación aumentan. Tras estar fuera del barco por un tiempo, Stanfield regresa para encontrar al segundo oficial «acostado boca arriba sobre el botiquín; con la cabeza colgando por uno de sus extremos, el cabello barriendo la cubierta y con una costra de la suciedad depositada allí». Pronto murió sin que nadie lo advirtiera. Las cosas eran aún más chocantes en el castillo de popa, donde varios miembros de la tripulación yacían «en las últimas fases de la enfermedad, sin comodidades, sin

bebidas, sin atención. Estaban tendidos allí y forzaban sus débiles voces para emitir los quejidos más lamentables en procura de un poco de agua, sin que ni un alma les brindara el menor alivio». Stanfield pasó «una noche de aflicción con ellos», después de lo cual se convenció de que otra noche más habría sido su sentencia de muerte. Puede que una de las muertes haya sido la de su amigo («Russel»), quien en el poema comienza a sufrir de «palidez del semblante», «llagas purulentas», «parálisis de los miembros» y expira entre «la suciedad y la sangre». Las últimas palabras de Russel son para su amada María. Su cadáver fue lanzado a una «tumba acuática», «se dispuso de su honrado cuerpo de forma espantosa».

Stanfield también intentó plasmar lo que Equiano llamaba el asombro y el terror que sentía «cada agitado visitante» cuando subía a bordo del enorme y aparentemente mágico barco de esclavos:

> Aun destrozado como está su pecho, crece el asombro,
> cuando la víctima recorre la vasta máquina,
> la sorpresa, mezclada con la angustia, lo hace temblar
> ante el extraño espectáculo que su lengua no sabe nombrar.
> Porque todo lo que ven sus ojos, encima, abajo,
> no le parece sino los instrumentos del infortunio.

Uno a uno, los cautivos eran «apretadamente estibados» en la cárcel flotante, inmersos en el «pútrido hedor» y las «mortales tinieblas» de la cubierta inferior. Finalmente, el barco «iza todas sus velas y se aleja de la costa devastada».

El cruce del Atlántico

Stanfield y los demás sobrevivientes del *Eagle* embarcaron ahora en el *True Blue*, con destino a Jamaica, cuya cubierta inferior estaba atestada de «sufrientes encadenados». Así comenzaba el famoso cruce del Atlántico que el marinero-poeta se esforzó por describir con sus «verdaderos colores». En el curso de las próximas semanas, el barco se convirtió en una cámara de

horrores aún más macabra. Stanfield comenzó su narración con las siguientes palabras: «Esta porción horrenda del viaje no era sino una escena continuada de barbarie, trabajo constante, muerte y enfermedad. Como en el viaje hasta África, los azotes eran, en este, una de las principales diversiones».[211]

El capitán Wilson cayó enfermo, pero a Stanfield le pareció que ello solo había servido para aumentar su tiranía. En su estado de debilidad, el monarca del mundo de madera hacía que los miembros de la tripulación lo llevaran cargado de un lado a otro, al tiempo que mantenía siempre a mano «cuchillos» para tirárselos a quienes le provocaran descontento. Uno tras otro, los miembros de la tripulación fueron cayendo. El nuevo segundo oficial murió poco después de que el capitán lo derribara sobre cubierta, lo que le provocó una grave herida en la cabeza. El cocinero se convirtió en blanco de la ira del capitán cuando quemó un pedazo de carne destinado a su cena, y pronto fue «violentamente golpeado con el espetón». Se alejó a rastras y murió al cabo de uno o dos días.

Se obligaba a los marinos a trabajar cuando estaban enfermos, lo que en ocasiones tenía consecuencias fatales. Al contramaestre, que estaba enfermo y no podía tenerse en pie, lo apuntalaron con una de las tinas de la cubierta inferior y lo obligaron a gobernar el barco, lo que, en realidad, estaba demasiado débil para hacer. Pronto murió y, como de costumbre, «su cuerpo fue lanzado por la borda sin más vestido que su camisa». Al día siguiente «se descubrió su cuerpo, que todavía flotaba al costado de la nave y que se mantuvo cerca de nosotros durante algunas horas —¡era un espectáculo horrible, y se nos ocurría que parecía el cuerpo de una víctima que clamaba venganza al cielo por nuestra barbarie!—». Otro marinero enfermo salió arrastrándose de su hamaca y cayó sobre el enjaretado. Al describir lo que vio a la mañana siguiente, Stanfield escribió: «[…] tiemblo ante el mero recuerdo». El hombre «todavía estaba vivo, pero cubierto de sangre —los cerdos le habían comido los dedos de los pies hasta el hueso y

habían destrozado todo su cuerpo de otras maneras demasiado espantosas para contarlas—».

La mayoría de los destrozos eran de origen humano, y el capitán parece haber sentido un placer especial en contemplarlos. Dada su debilidad, ordenó que amarraran a las columnas de su cama a todos los que fueran a ser azotados, para poder ver a las víctimas cara a cara, y «disfrutar de sus gritos de agonía cuando les laceraban las carnes sin piedad: ese era un castigo frecuente y predilecto». La violencia del capitán tenía ahora un blanco de mayores dimensiones: la tripulación y los esclavos, que, en opinión de Stanfield, estaban atrapados en el mismo sistema de terror.

> *Pálido* o *negro*: del bando de los *libres* o de los *cautivos*,
> todos caen sin distinciones bajo su mano rufianesca.
> Ni la edad lo espanta, ni le encanta la suavidad del sexo;
> ni la ley ni el sentimiento detienen su brazo chorreante de sangre.

Ello era así tanto para los marineros como para los esclavos: «Los azotes, ese ejercicio predilecto, se practicaban constantemente con los pobres negros así como con los marineros». Funcionaba sin atender a raza, edad, género, ley o humanidad.

Como muchos marineros, Stanfield consideraba que, en ciertos sentidos, la situación de los esclavos era mejor que la de la tripulación. Al menos, el capitán tenía un incentivo económico para alimentarlos y mantenerlos vivos durante el cruce del Atlántico. Stanfield escribió: «Los esclavos, en lo relativo a la atención que se presta a su salud y su dieta, gozan durante el viaje de una condición superior a la de los marineros». Pero rápidamente matizaba esa afirmación: «[…] cuando las pasiones caprichosas e irascibles del tirano de todos salían a flote, nunca pude advertir diferencia alguna en la crueldad del tratamiento que se les dispensaba a ambos». También discrepaba del repetido aserto proesclavista de que «el interés» llevaba al capitán a tratar bien a su «cargamento». «Las pasiones internas que parecen nutrirse de las entrañas mismas del empleo desafían toda capacidad de

control». El Demonio de la Crueldad combatía y vencía con suma frecuencia a las consideraciones racionales.

El barco estaba ahora lleno de su «triste carga». Stanfield brindó una imagen muy poderosa de los esclavos amontonados bajo cubierta en las noches:

> Almacenada en apretado infortunio, la multitud hedionda,
> ardiendo en sus cadenas, contamina el caliente recinto.
> En dolorosas filas comprimidas con estudiado arte
> yacen humeantes, e inhalan la húmeda peste:
> bañada en sangre, sobre el duro suelo de la plataforma,
> la coyuntura en carne viva pronto hace estallar la dolorosa atadura;
> se hunde en la inflexible plancha con fuerza torturante,
> ¡y abre…, terrible voz, su curso martirizante!

Stanfield era consciente de los sonidos del barco de esclavos: el «largo gemido», los «acentos de angustia», los gritos, los cantos de muerte, «¡los chillidos de dolor y los aullidos de desesperación!». Todos se oían en medio de la noche. La enfermedad era una parte importante de la experiencia. Respirando «un aire infecto» en medio de «un enfermizo contagio», los aquejados por la fiebre yacían «tirados sobre la sucia cubierta». Stanfield concordaba con el cirujano abolicionista Alexander Falconbridge en que el barco de esclavos era «como un matadero. Sangre, suciedad, calamidades y enfermedad».

Stanfield reseñó las respuestas individuales de algunos esclavos a esa realidad horrible, que iban desde la apesadumbrada sensación de derrota hasta la más feroz indignación:

> Mirad a ese infeliz (¡un caso triste!),
> dolor en sus ojos, desesperación en el rostro;
> su compañero —ved— ¡desde órbitas de ira rojo sangre
> sobre sus pálidos tiranos lanza el indignado fuego!

Stanfield escribió sobre otro horror del cruce del Atlántico: la apertura de los enjaretados en la mañana, y la subida a cubierta de los esclavos tras

dieciséis horas de tinieblas. Stanfield comparaba el orificio con una «caverna fétida», o incluso con las fauces de un monstruo: de los compartimentos bajo la cubierta, las «fauces repugnantes, vomitan un vapor enfermizo, / la caliente niebla se espesa en un resplandor a un costado». En «parejas encadenadas», salía la «multitud encorvada». Describió en particular a dos hombres «estrechamente unidos por la cadena supurante». Hubo que subirlos a cubierta. Uno había muerto durante la noche; el otro aún vivía. Una vez liberados de sus cadenas, el cuerpo del muerto, que «los monstruos marinos acogen con fuerza salvaje», sería «consignado a la mar». Los tiburones, estimaba Stanfield, formaban parte del terror de la nave.

La rutina diaria comenzaba con «una comida triste que preparan los tiranos blancos». Para quienes se negaban a comer, «un latigazo sigue a otro en una ira sin límites, brutal». El dolor causado por el látigo hacía que algunos se desmayaran. Para los que eran azotados y aun así se negaban a comer, se subía a cubierta el temido *speculum oris*:

> Entonces: ved cómo las viles máquinas al servicio de la odiosa causa
> son introducidas implacablemente entre las tensas mandíbulas.
> Los instrumentos que las separan con fuerza bárbara
> le abren a la comida detestada el reacio curso.

Dos mujeres que estaban entre «los esclavos mejores del barco» contemplaron la escena de violencia y asumieron una actitud de rebeldía. Se unieron conmovedoramente en un abrazo y «se lanzaron al mar por la popa del navío». Mientras se ahogaban, las demás mujeres «gritaban de manera sumamente impresionante, y muchas se alistaron para seguir a sus compañeras». Las encerraron bajo cubierta de inmediato para prevenir un suicidio en masa.

Stanfield recordaba una noche en la que los esclavos de la cubierta inferior ya estaban «apretados hasta sentir dolor» y tuvieron que hacerle espacio a otra partida de cautivos llevados a bordo en un bote. Ello dio por

resultado «mucho ruido», porque los recintos quedaron aún más atestados. En la habitación de las mujeres, una de las nuevas cautivas vomitó en una de las tinas. A la mañana siguiente la amarraron a la columna de la cama del capitán «con su cara cerca de la de él» y se dio la orden de que la azotaran. Como el «renuente verdugo» (Stanfield no dice si se trataba de un marinero o un esclavo) se apiadó de la mujer y no la azotó con toda la fuerza que había ordenado el capitán, él también fue atado y le propinaron unos «violentos latigazos». Poco después se reinició la tanda de azotes de la mujer. Stanfield, quien había heredado el botiquín tras la muerte del médico aun cuando carecía de cualificación para practicar la medicina, le curó las heridas.

Finalmente, Stanfield mencionó, pero se negó a describir, lo que debió ser la violación del capitán a una niña. Se limitó a aludir solamente a algo «practicado por el capitán a una infortunada esclava, de ocho o nueve años de edad». Aunque no se sentía capaz de nombrar el crimen —«no tengo palabras para expresarlo»—, insistió en que era «demasiado atroz y cruento para verlo pasar en silencio». Consideraba que ese acto era un ejemplo de «la barbarie y el despotismo» cotidianos de la trata.

A medida que el oscuro barco surcaba las ondas en dirección a las plantaciones del Caribe, los marineros seguían debilitándose y muriendo, lo que exigió una nueva recomposición de la organización del trabajo en el barco. Stanfield explicaba: «A medida que caían los miembros de la tripulación, el cúmulo de trabajo recaía sobre los pocos sobrevivientes; y hacia el final de la travesía atlántica se renunció a toda idea de mantener encadenados a los esclavos». El capitán ordenó que se les quitaran las cadenas a muchos de los esclavos, se los llevara a cubierta y se les enseñara el trabajo del barco, porque «entre los blancos no quedaban fuerzas suficientes para halar una simple cuerda con buen efecto». Los esclavos «halaron y tiraron» de las cuerdas y las velas siguiendo las instrucciones

que les daban desde la cubierta los debilitados marineros. El barco negrero fue llevado así hasta su destino por quienes pronto serían vendidos allí.

Un grito terrible

El barco sufrió otra transformación al arribar a su destino en el Nuevo Mundo, esta vez relacionada con una práctica conocida por el nombre de *rebatiña*, mediante la cual los esclavos eran vendidos a bordo de la embarcación. La cubierta principal era cercada y oscurecida colgando velas de lona y cortinas embreadas, como si se tratara de una tienda: «Ahora sobre el tenebroso barco, con villano disfraz, / la lona que todo lo cubre oculta el cielo». Los esclavos habían sido limpiados —afeitados, ungidos con aceite, disimuladas sus llagas— y después dispuestos sobre cubierta, pero aparentemente no comprendían qué ocurriría a continuación. Estaban en tinieblas, literal y figuradamente, formados en hileras, temblando, «mudos y casi exánimes». Una vez dada la señal, los posibles compradores se precipitaron a bordo de manera frenética y desordenada, y enlazaron con cuerdas —la cadena transatlántica— a los esclavos que querían comprar:

> Con cuerdas ahora provistas, y la impía cadena,
> y todos los implementos del verdugo para infligir dolor,
> corren los temidos brutos, y con impetuoso impulso
> capturan rapaces a la estremecida presa.

Los esclavos estaban aterrorizados, como de hecho se suponía que estuvieran, durante esta segunda venta realizada a bordo del barco. Sus gritos llegaban a los cielos y las lágrimas fluían de «ojos heridos». Varios, presas del pánico, encontraron aberturas en el cercado de lona y se lanzaron al agua, y uno murió de miedo:

> ¡Lleno de consternación, ved a aquel que cae desmayado!
> ¡Y a aquel otro grupo que se lanza de cabeza al mar!
> (Con el fiero golpe se extinguen los fuegos vitales).
> Y aquella doncella grita…, tiembla… y muere.

La nueva etapa consistía en la dispersión de la población esclavizada del barco: los recién comprados eran amontonados en pequeños botes y trasladados, lote tras lote. Stanfield era consciente de que se trataba de otro momento de ruptura, esta vez de los lazos creados entre los esclavos en el barco durante la estancia en la costa y el cruce del Atlántico. Mientras las cuerdas se tensaban y los arrastraban en distintas direcciones, los esclavos intentaban en vano aferrarse a sus familiares, amigos y camaradas. El tumulto de gritos y llantos no disminuyó, sino que, por el contrario, aumentó:

> Un grito terrible hiende el cielo asustado,
> cuando las víctimas llaman a sus amigos de quienes las apartan.
> Con imprecaciones de un salvaje horror,
> la madre frenética llama al hijo que le arrebatan.
> Un tumulto universal enloquece a todos;
> del bote al barco responde el frenético sonido.

Los esclavos otra vez se veían «separados de sus afectos», de sus compañeros de barco. El viaje negrero terminaba en medio del «frenético sonido» de «salvaje horror».[212]

Ilustración verdadera

El testimonio de James Field Stanfield sobre la trata fue, en más de un sentido, más detallado, más horroroso, en una palabra, más dramático, que nada que hubiera aparecido en letra de imprenta antes de mayo de 1788. Su capacidad para ver la «escena horrenda» —los ojos que despedían fuego del hombre encadenado al que subían a cubierta, el largo cabello del oficial enfermo apelmazado por la suciedad— le daba a su relato un gran poder de evocación. Un crítico del *Monthly Review* señaló que en *The Guinea Voyage* Stanfield «se detiene en cada una de las pequeñas circunstancias de esta fábula de crueldad, ¡y nos obliga a ser testigos de cada paroxismo de complejo infortunio!». Esa era la estrategia dramática de Stanfield para

tornar reales el barco de esclavos, y a quienes viajaban en él y sus sufrimientos.[213]

Stanfield presentó el barco, esto es, el escenario material del drama, de diversas maneras, dependiendo de sus funciones en cada momento del viaje y de la perspectiva de quien lo observaba. Al principio era una belleza digna de admirar, después una «vasta máquina» para sus operarios, y finalmente una «cárcel flotante» para los marineros, y en especial para los esclavos. Casi todos eran cautivos en uno u otro sentido, y estaban sujetos a un sistema institucionalizado de terror y muerte. La cadena transatlántica los sujetaba a todos, fuera que el camino hacia el barco esclavista se originara en un recorrido con un policía desde una celda de Liverpool o en una cáfila con secuestradores desde el interior de África. Pero, por supuesto, el barco era peor para los esclavos, para quienes parecía una colección de «instrumentos del infortunio»: grilletes, esposas, collares de hierro, candados, cadenas, el gato de nueve colas, el *speculum oris*. La cubierta inferior era una «caverna flotante»; la boca de la escotilla, unas fauces monstruosas que eructaban. El barco esclavista carcelario devoraba vivas a las personas.

Entre los personajes del drama de Stanfield estaban el comerciante de esclavos «compasivo», cuya avaricia producía rapacidad, destrucción y muerte. De hecho, las muertes formaban parte del plan, ya que calculaba cuántos podrían engrosar la «lista de fallecidos» para obtener una ganancia. A continuación, venía el «humano» capitán esclavista, el guardián de la cárcel flotante. Un torturador, un violador, un asesino, era bárbaro, tiránico, despótico, malvado y, en el nivel más profundo, demoníaco. Poseía «el oscuro poder / de un salvaje rigor». Los oficiales del barco, potencialmente nobles y corajudos, eran, por un lado, agentes de la violencia, y, por otro, sus víctimas. Morían sin cuidados ni consuelo. Stanfield consideraba generosamente que algunos de ellos eran los «renuentes instrumentos» de la barbarie y la crueldad.

El marinero, según Stanfield, era el casi estereotípico lobo de mar jovial: temerario, irresponsable, a menudo ebrio, pero también honesto, trabajador y virtuoso. Los miembros de la tripulación, muchos de los cuales eran obligados a pasar de una cárcel en tierra a una cárcel flotante, eran menos responsables que sus superiores de los horrores de la trata, pero eran, sin duda, sus cómplices en cuanto guardianes de la prisión, manipuladores de los crueles «instrumentos del infortunio» y, en última instancia, «blancos». Apostando a que el público lector simpatizaría con el marinero, protector del reino y símbolo del orgullo británico, Stanfield se sumó a Clarkson y otros abolicionistas que se jugaban el triunfo a la carta racial y nacional.

Stanfield describió a los africanos de diversas maneras. Los comerciantes de esclavos negros como los *Joe-men* eran presentados como implacables depredadores, igual que los blancos de contraparte. Los fantes, que trabajaban a bordo del barco y que no eran menos importantes para la trata, eran fuertes y valerosos, quizás ennoblecidos por la dignidad del trabajo marinero en contraposición al secuestro de personas. Sobre la base de su experiencia en Benín, Stanfield describía a los africanos libres como personas entre las que reinaba «la amistad, tranquilidad e independencia primitiva». Abyeda había sido una «doncella feliz» hasta su captura. Esos personajes vivían más o menos como «buenos salvajes», en un estado edénico, hasta la injerencia, la destrucción y la esclavización de los bárbaros europeos. La «multitud encadenada» llevada a bordo del barco era, fundamentalmente, una víctima, que efectuaba un ocasional acto de resistencia. Bajo cubierta, no hacía más que sufrir. Sobre cubierta aparecían otras posibilidades, como, por ejemplo, cuando la fuerza colectiva de las esclavas se hacía presente en varias ocasiones. En Jamaica, durante la venta, todos eran infelices y se sentían aterrorizados y exánimes.

Stanfield no dice nada que indique que llegó a conocer a alguno de los africanos de su barco (salvo, quizás, a Abyeda), ni tampoco parece que haya intentado liberar a ninguno. Aparentemente, se consideraba impotente en la

«cárcel flotante», tanto cuando viajaba en ella como retrospectivamente. Puede que les haya demostrado su compasión a varios individuos, como, por ejemplo, cuando curó las heridas de la esclava azotada por el capitán Wilson. Y sin duda la demostró tras abandonar el barco, lo que parece indicar que si bien experimentaba repulsión por su experiencia en la trata, resultó necesaria la existencia de un movimiento social para sacudirlo y movilizarlo a asumir una oposición intencionada a ella. También se resistió a emplear los vulgares estereotipos racistas de la época y escribió sobre la trata con una prosa antirracializante. Por ejemplo, afirmó que todas las personas eran «de una misma sangre».

En resumen, Stanfield apeló a la experiencia inmediata, visceral, del barco esclavista y no al conocimiento abstracto, como elemento decisivo para conseguir la abolición, y contribuyó a construirla. Manifestó: «Una visión *real*: un MINUTO pasado en los compartimentos de los esclavos durante el cruce del Atlántico haría más por la causa de la humanidad que la pluma de un *Robertson* o que toda la elocuencia colectiva del senado británico». La verdadera ilustración no comenzaba con un filósofo escocés o un miembro del Parlamento, sino con el encuentro entre un marinero y un esclavo en medio de los «instrumentos del infortunio» a bordo de la «vasta máquina»: el barco negrero.[214]

---

[186] James Field Stanfield, *Observations on a Guinea Voyage, in a Series of Letters Addressed to the Rev. Thomas Clarkson*, Londres: James Phillips, 1788. Deseo expresarle mi agradecimiento a Pieter van der Merwe, del National Maritime Museum de Greenwich, por facilitarme su excelente investigación sobre la familia Stanfield, y por sus juiciosos consejos sobre numerosos temas. El análisis que sigue debe mucho a tres de sus trabajos: «Stanfield, James Field (1749/50–1824)», *Oxford Dictionary of National Biography*, Oxford: Oxford University Press, 2004; «The Life and Theatrical Career of Clarkson Stanfield», tesis para obtener el grado de doctor, University of Bristol, 1979; y «James Field Stanfield (1749/1750–1824): An Essay on Biography», ponencia presentada en la conferencia sobre Cultura de la Provincia, Sheffield City Polytechnic, 1981 (cuya copia me facilitó amablemente el autor). Ellas amplían la información que también se encuentra en Van der Merwe y R. Took, *The Spectacular Career of Clarkson Stanfield, 1793–1867; Seaman, Scene-painter, Royal*

Academician (catálogo de la exposición en Sunderland Art Gallery; Tyne and Wear Museums, Newcastle on Tyne, 1979).

[187] Clarkson y el comité de Londres le pagaron a Stanfield 39,89 libras esterlinas por los derechos de publicación de *Observations on a Guinea Voyage*. Era una suma considerable, de hecho, casi exactamente igual a la que debió obtener de su viaje: veinte meses a unos cuarenta chelines al mes. No se conoce con certeza cómo hizo contacto Stanfield con los abolicionistas, ni tampoco si estos lo alentaron a poner por escrito su testimonio o lo ayudaron a hacerlo. El poema, también publicado por el comité, vio la luz un año después. Ver Clarkson, *History*, vol. 1, p. 498.

[188] *Providence Gazette; and Country Journal*, 13 de septiembre-8 de noviembre de 1788.

[189] James Field Stanfield, *The Guinea Voyage, A Poem in Three Books*, Londres: James Phillips, 1789. Grupos abolicionistas de Rhode Island y quizás de otros lugares vendieron copias del poema. Ver *Newport Mercury*, 22 de febrero de 1790, y *Providence Gazette; and Country Journal*, 6 de marzo de 1790.

[190] J. F. Stanfield, «Written on the Coast of Africa in the year 1776», *Freemason's Magazine, or General Complete Library* 4, 1795, pp. 273-274. Este parece ser el único comentario sobre la trata escrito por Stanfield mientras participaba directamente en ella. *Observations* y *The Guinea Voyage* se escribieron unos once y doce años más tarde respectivamente, en circunstancias diferentes, después de que la aparición del movimiento abolicionista hiciera posible hablar sobre la trata de nuevas maneras. No parece que Stanfield llevara un diario de su viaje, por lo que escribía enteramente de memoria, aunque hay que señalar que era una memoria que consideraban «prodigiosa» quienes lo conocían del teatro, donde era famoso por su «sorprendente capacidad para aprender con rapidez», esto es, por la velocidad con que memorizaba sus parlamentos. Ver Stanfield, *op. cit.*, Londres: James Phillips, 1788, p. 36; Tate Wilkinson, *The Wandering Patentee; or, A History of the Yorkshire Theaters*, York, 1795, vol. III, p. 22.

[191] Stanfield, *op. cit.*, Londres: James Phillips, 1789, p. iii. El historiador J. R. Oldfield ha dicho que Stanfield «obviamente se propuso estremecer a sus lectores: algunas de las escenas que describió eran sumamente gráficas, incluso para las costumbres del siglo XVIII». Añade que *Observations* no es meramente sensacionalista, sino que arroja una luz importante sobre la naturaleza de la trata. Ver su introducción a *Observations*, reproducida en John Oldfield (ed.), *The British Transatlantic Slave Trade*, Londres: Pickering & Chatto, 2003, vol. III: *The Abolitionist Struggle: Opponents of the Slave Trade*, pp. 97-136.

[192] *Gentleman's Magazine*, vol. 59, 1789, p. 933. Años después, cuando se publicó *An Essay on the Study and Composition of Biography* (Londres, 1813), del propio Stanfield, la lista de suscriptores incluyó a luminarias de la lucha antiesclavista como Thomas Clarkson, James Currie, William Roscoe y Granville Sharp. Ver pp. 345-357.

[193] Stanfield, *op. cit.*, Londres: James Phillips, 1788, pp. 2, 3, 4; ídem, *op. cit.*, Londres: James Phillips, 1789, p. 2. De los muchos autores que escribieron poemas sobre la trata, solo Stanfield, Thomas Boulton, Thomas Branagan y el capitán John Marjoribanks habían participado en un viaje negrero. Le agradezco a James G. Basker su análisis sobre este tema. Ver su magnífica compilación

Amazing Grace: An Anthology of Poems about Slavery, 1660–1810, New Haven: Yale University Press, 2002, p. 402. Edward Rushton, de Liverpool, también hizo un viaje en un barco de esclavos (en el que contrajo una oftalmia contagiosa, a resultas de la cual perdió la visión). Escribió poesía antiesclavista, pero nunca en específico sobre la trata. Ver su *West-Indian Eclogues* (Londres, 1797).

[194] Stanfield, *op. cit.*, *Freemason's Magazine, or General Complete Library* 4, 1795, p. 273; Van der Merwe, «James Field Stanfield (1749/1750–1824): An Essay on Biography», p. 2. Field Stanfield (1844-1905), nieto de Stanfield, escribió en unas memorias de la familia que permanecen inéditas: «En esa etapa sus opiniones sufrieron un cambio que lo llevó a ponerle un abrupto fin a su carrera Académica. De hecho, su reacción fue tan fuerte que lo indujo a dejar a un lado por un tiempo todos los estudios, a pesar de que había hecho grandes progresos tanto en los estudios Clásicos como Matemáticos. Los abandonó, se dirigió al mar y lo contrataron como marinero para la trata en la Costa de Guinea». Ver las memorias inacabadas de Field Stanfield sobre su padre, Clarkson Stanfield, f. 1. Le agradezco a Pieter van der Merwe haberme facilitado ese documento y a Liam Chambers sus reflexiones sobre los irlandeses que estudiaban en Francia en ese período.

[195] Stanfield, *op. cit.*, *Freemason's Magazine, or General Complete Library* 4, 1795, p. 273; Wilkinson, *op. cit.*, York, 1795, vol. III, p. 22. Para más información biográfica aportada por contemporáneos, no toda precisa, ver «Notes, James Field Stanfield», *Notes and Queries*, 8.ª serie, 60, 1897, pp. 301-302; transcripción de las notas de John William Bell (1783-1864) en el frontispicio de la copia que se conserva en la Sunderland Library de *The Guinea Voyage, A Poem in Three Books . . . to which are added Observations on a Voyage to the Coast of Africa, in a series of letters to Thomas Clarkson A.M. by James Field Stanfield, formerly a mariner in the African trade*, Edimburgo: J. Robertson, 1807. Dos personas que conocieron a Stanfield afirmaban que había declarado ante la Cámara de los Comunes acerca de la trata, pero ni Pieter van der Merwe ni yo hemos podido sustanciar esa afirmación. Neil Sinclair, historiador de Sunderland, descubrió recientemente evidencias de la participación de Stanfield en las audiencias, no como testigo, sino ayudando a dar publicidad a las declaraciones contra la trata. Ver el volante titulado «Slave Trade» y firmado «J. E. S.». Ver DV1/60/8/29, Durham County Record Office, Durham (Inglaterra).

[196] David Roberts, Manuscript Record Book, 1796-1864, f. 197, Yale Center for British Art, New Haven, copia en la Guildhall Library, citado en Van der Merwe, «James Field Stanfield (1749/1750–1824): An Essay on Biography», p. 1. Para una canción compuesta por Stanfield, ver «Patrick O'Neal, An Irish Song», *Weekly Visitant; Moral, Poetical, Humourous, &c*, 1806, pp. 383-384.

[197] Stanfield, *op. cit.*, Londres: James Phillips, 1788, pp. 21, 35, 11. La mortalidad de la tripulación que Stanfield presenció era excepcional, aunque no sin precedentes.

[198] *Ibid.*, p. 36.

[199] El *Eagle* se había construido en Galway (Irlanda) casi treinta años antes, en 1745; por tanto, tenía años más que suficientes para que lo retiraran de la circulación y lo convirtieran en «factoría flotante».

[200] El capitán John Adams describió «Gatto» como una importante ciudad comercial de quince mil habitantes, ubicada a unos setenta kilómetros tierra adentro. Ver su *Sketches taken during Ten Voyages to Africa, Between the Years 1786 and 1800; including Observations on the Country between Cape Palmas and the River Congo; and Cursory Remarks on the Physical and Moral Character of the Inhabitants*, Nueva York: Johnson Reprint Corporation, 1970 (1823), p. 29.

[201] El capitán Wilson entregó en la aduana la relación de tripulantes el 11 de mayo de 1776. Ver Board of Trade (BT) 98/36, Liverpool muster rolls, 1776, NA. Stanfield consignó erróneamente que solo tres miembros de la tripulación original habían regresado a Liverpool. Le agradezco a Christopher Magra su ayuda para la investigación de este punto. Ver Stanfield, *op. cit.*, Londres: James Phillips, 1788, pp. 5, 19, 26. Para más información sobre el viaje del *True Blue*, ver *TSTD*, n.º 91985.

[202] Las citas de esta sección son de Stanfield, *op. cit.*, Londres: James Phillips, 1788, pp. 7, 6, 8, 9, 7; ídem, *op. cit.*, Londres: James Phillips, 1789, pp. 3-4, 5, 8, 6, 4, 5, 6, 7.

[203] La expresión inglesa es *lords of six weeks*. Era la manera proverbial de llamar a los marinos, aludiendo al hecho de que el dinero ganado en un viaje solía durarles seis semanas, después de lo cual volvían a enrolarse para otro viaje, y también que era el período que solía mediar entre la llegada de un barco de la Royal African Company y la partida de otro. *(N. de la T.)*.

[204] Stanfield, *op. cit.*, *Freemason's Magazine, or General Complete Library* 4, 1795, p. 273.

[205] Las citas de esta sección son de Stanfield, *op. cit.*, Londres: James Phillips, 1788, pp. 10, 13, 14, 11, 12, 15; ídem, *op. cit.*, Londres: James Phillips, 1789, p. 10.

[206] Esos mismos insultos e indignidades durante el viaje a África se reiteran en los versos. Ver *ibid.*, pp. 23-24.

[207] Las citas de esta sección son de Stanfield, *op. cit.*, Londres: James Phillips, 1788, pp. 15-16, 17-18, 23; ídem, *op. cit.*, Londres: James Phillips, 1789, p. 19. Para otra descripción de los marinos trabajando con el agua hasta el pecho, ver testimonio de James Arnold, 1789, en *HCSP*, 69, p. 128.

[208] Las citas de esta sección son de Stanfield, *op. cit.*, Londres: James Phillips, 1788, pp. 21, 19, 20, 25; ídem, *op. cit.*, Londres: James Phillips, 1789, pp. 15, 13, 33, 14, 17, 30, 31, 17, 18, 26, iv, 3, 23, 19. Aquí se aprecia la probable influencia del cuáquero Anthony Benezet. Para un estudio excelente de la vida y el pensamiento de Benezet, ver Maurice Jackson, «'Ethiopia shall soon stretch her hands unto God': Anthony Benezet and the Atlantic Antislavery Revolution», tesis para obtener el grado de doctor, Georgetown University, 2001.

[209] La historia de Abyeda aparece en Stanfield, *op. cit.*, Londres: James Phillips, 1789, pp. 29-31. Stanfield asocia a Abyeda con un lugar específico, el río Formosa, cuando escribe: «Nunca una ninfa tal bañó su brillo antes / en las ondas profundas y translúcidas del Formosa» (p. 29). Vale señalar, además, que Quam'no es una variante del nombre Quamino, de procedencia akan o de Costa del Oro. Thomas Clarkson incluyó un relato sobre una africana a la que llamó «Abeyda» en una carta al conde de Mirabeau, 13 de noviembre de 1789, Papeles de Thomas Clarkson, Huntington Library, San Marino (California), f. 11. En la misma carta hace referencia al barco de esclavos como una «cárcel flotante», frase empleada por Stanfield.

[210] Van der Merwe, «James Field Stanfield (1749/1750–1824): An Essay on Biography», p. 3.

[211] Las citas de esta sección son de Stanfield, *op. cit.*, Londres: James Phillips, 1788, pp. 26, 27, 28-29, 30, 31, 32-33, 29; ídem, *op. cit.*, Londres: James Phillips, 1789, pp. iv, 19, 26, 21, 27, 28, 34, 16, 24, 32, 22.

[212] Las citas de esta sección son de *ibid.*, pp. 34, 35, vi.

[213] *Monthly Review; or, Literary Journal*, vol. 81, 1789, pp. 277-279.

[214] Stanfield, *op. cit.*, Londres: James Phillips, 1788, p. 30. Stanfield se refiere aquí a los debates parlamentarios acerca de la trata y aparentemente al reverendo William Robertson, un teólogo e historiador presbiteriano de Escocia que se oponía a la trata.

06

John Newton y el reino de paz

El capitán de barco del siglo XVIII era un personaje que gozaba de un poder casi ilimitado, como le escribiera John Newton a su esposa, Mary, a inicios de su primer viaje como capitán de una nave de esclavos:

> Muchos de quienes permanecen en su hogar envidiarían mi situación a bordo, e incluso en Guinea. Soy un soberano tan absoluto de mis pequeños dominios (excepto en lo que concierne a la vida y la muerte) como cualquier potentado de Europa. Si le digo a alguien: «Ven», viene; si a otro: «Ve», vuela. Si le ordeno a una persona hacer algo, quizás tres o cuatro ambicionen tomar parte en el servicio. Ni uno de los hombres del barco cena si no le doy permiso; no, nadie se atreve a decir en mi presencia que son las doce o las ocho mientras no me parece apropiado decirlo antes. Cuando dejo el barco lo hago con una imponente comitiva, y se mantiene una vigilancia estricta mientras me encuentro ausente, por si retorno sin previo aviso, para recibirme como se debe. Y si no vuelvo antes de medianoche (cosa que, por esa razón, no hago sin necesidad) nadie debe atreverse a cerrar los ojos sin tener el honor de volverme a ver. Confío en que juzgues, por mi manera de contarte estos ceremoniales, que no les doy un gran valor en sí mismos; pero son costumbres antiguas que es necesario mantener; porque, sin una disciplina estricta, los marineros comunes serían inmanejables.

En el territorio soberano del barco, los capitanes gobernaban el trabajo, la subsistencia e incluso la medida del tiempo. Y entre los capitanes, el de un barco de esclavos era el que más poder tenía en sus manos, porque no solo

debía manejar a docenas de marineros comunes, sino también a cientos de cautivos africanos.[215]

John Newton es, desde hace largo tiempo, el capitán más famoso de la historia de la trata africana. Realizó cuatro viajes, uno como oficial y tres como capitán, entre 1748 y 1754, pero su fama se debe a su carrera posterior como activo y prominente ministro de la Iglesia de Inglaterra con una tendencia evangélica. Escribió muchos himnos, el más famoso de los cuales es *Amazing Grace* [Sublime gracia], y finalmente, hacia el final de su vida, renegó públicamente de su pasado y abrazó la causa abolicionista. En 1788 escribió un vívido folleto sobre los horrores de la trata al que tituló *Thoughts upon the African Slave Trade* [Pensamientos sobre la trata africana], y declaró ante comisiones de la Cámara de los Comunes en 1789 y 1790 al mismo efecto. Se declaró un pecador que había comprendido sus pasados errores.[216]

Newton dejó un registro documental singularmente rico de su participación en la trata como marinero, como «esclavo», como oficial y finalmente como capitán. Era un escritor prolífico. Como la mayoría de los capitanes, llevaba diarios de sus viajes en los que detallaba el trabajo, los vientos y el estado del tiempo cotidianos, pero iba más allá. Era un ávido corresponsal: le escribió ciento veintisiete cartas a Mary durante sus viajes esclavistas y otra serie de cartas al teólogo anglicano David Jennings. Durante sus dos últimos viajes llevó también un diario espiritual. Más tarde, siendo ya un introspectivo ministro cristiano, reflexionó sobre su vida para sacar de ella las lecciones morales que correspondía. Lo hizo en 1763, cuando redactó una serie de cartas como su autobiografía espiritual, y a fines de la década de 1780, cuando se sumó al creciente movimiento abolicionista. Puede que Newton haya escrito más desde las cubiertas de un barco de esclavos —y sobre lo que ocurría en las cubiertas de un barco de esclavos— que ningún otro capitán en los casi cuatrocientos años de la trata.[217]

John Newton gozaba de un poder absoluto en su mundo de madera, en su manejo de las rutinas cotidianas del barco y en su control sobre los congéneres de Olaudah Equiano y James Field Stanfield. Mantenía una «disciplina estricta» entre marinos y esclavos, y estos, a su vez, se resistían a ella. Respondía a esa resistencia de distintas maneras, a menudo con violencia, para mantener y reafirmar su control. Su poder y su posición eran tales que lo que a Equiano le parecía terror y a Stanfield horror, al capitán le parecía un orden adecuado. Al haber dejado por escrito con todo detalle, introspectivamente, sus esperanzas y temores, sus reflexiones y acciones y sus muchas relaciones sociales, Newton nos ofrece la posibilidad de echar una mirada sin igual a la vida del capitán de un barco esclavista.

De marinero rebelde a capitán cristiano

En más de un sentido, John Newton estaba destinado a ser capitán de barco. Su padre era capitán (en el comercio mediterráneo) y, como recordaba su hijo, reproducía su comportamiento a bordo del barco en la vida doméstica: «[…] siempre tenía un aire de distancia y una postura severa que sobrecogía y desalentaba mi espíritu». Newton padre preparó a su hijo desde temprana edad para desempeñar una posición de mando en la marinería. El joven Newton, como se decía en el siglo XVIII, fue «criado en el mar», esto es, colocado como aprendiz en un barco a los once años de edad, para que se instruyera en su funcionamiento, adquiriera experiencia y ascendiera en la jerarquía. Realizó varios viajes entre 1736 y 1742, y en 1743 se enroló en el HMS *Harwich*, en el que el padre le consiguió al muchacho de dieciocho años un nombramiento de alférez. Miembro ahora de la Marina Real, se ganó el favor de su capitán y parecía estar en vías de ascender en el mundo marítimo.[218]

Pero el joven Newton resultó indócil e insumiso, y su camino hacia el camarote de capitán no fue lineal. Habiendo vivido y trabajado en el mar, rememoraría después, había estado «expuesto a la compañía y los malos

ejemplos de los marineros comunes», cuyos valores y prácticas de insubordinación pronto asimiló. Se convirtió en un librepensador, un libertino y un rebelde. Al reflexionar sobre ese período, Newton recordaba sus impulsos igualitarios y antiautoritarios: «Fui en otros tiempos tan orgulloso que no reconocía a ningún superior».[219]

Así que cuando su capitán lo mandó a tierra en un bote lleno de marineros para impedir que estos desertaran, Newton mismo desertó, aunque no por largo tiempo. Pronto lo capturaron, lo tuvieron preso por dos días, lo regresaron al barco encadenado, «y después me desnudaron y me azotaron públicamente». Además, lo degradaron de alférez a marinero común. «Ahora había sido llevado a mi turno al nivel de los más bajos y estaba expuesto a los insultos de todos», escribió. (Lo detestaban porque había ejercido su cargo de alférez con demasiada arrogancia). Su burlado y ahora vengativo capitán planeó enviar al turbulento marinero a bordo de un barco con destino a las Indias Orientales para un viaje de cinco años de duración. Al enterarse, Newton consideró primero la posibilidad del suicidio, pero decidió, en lugar de ello, asesinar al capitán. «Llegué realmente a hacer planes contra su vida», confesaría Newton con posterioridad.

La aparición casual de un barco de esclavos en el horizonte podría haber salvado la vida al capitán. Parece ser que el capitán del barco negrero tenía a algunos hombres insubordinados a bordo y quería, como era común, pasarlos a bordo del buque de guerra a cambio de algunos marineros. Newton se ofreció al canje voluntariamente con todo entusiasmo para escapar del viaje a las Indias Orientales con que lo amenazaban. Su capitán lo dejó ir y probablemente pensó que había hecho un buen negocio librándose de él. Newton se inició así en la trata debido a una combinación de su propia rebeldía y un encuentro accidental de dos barcos en alta mar.

Resultó que el capitán del barco esclavista conocía al padre de Newton, pero ni eso ni el nuevo comienzo fueron suficientes para que Newton

cambiara su conducta: «Tenía yo un poco de ese infeliz ingenio que no hace sino multiplicar los problemas y los enemigos de quien lo posee; y después de imaginar que había sufrido una afrenta, compuse una canción en la que ridiculizaba su barco, sus planes y su persona [del capitán], y pronto se la enseñé a todos los tripulantes». Al capitán no debió hacerle gracia oír a Newton y sus hermanos marineros ridiculizarlo en una canción, pero ello no tuvo importancia, porque pronto murió. Lo que sí la tuvo fue que al primer oficial, que se hizo cargo del barco, tampoco le gustaba Newton, y pronto lo amenazó con devolverlo a un buque de guerra en la primera oportunidad. Horrorizado ante esa perspectiva, Newton volvió a poner pies en polvorosa y desertó del barco con nada más que la ropa que llevaba puesta. Llegó a tierra en la isla Plantain, en la desembocadura del río Sherbro, sobre la costa de Sierra Leona.

Newton pasó a trabajar para un comerciante blanco de la localidad que actuaba como intermediario entre los comerciantes europeos y los barcos de esclavos. Tuvo problemas con su nuevo jefe y fue víctima de sus maltratos y abusos. Empeoró aún más su situación al ganarse la antipatía de la esposa negra del comerciante, quien literalmente lo esclavizó. Lo encadenaron, pasó hambre, lo golpearon y fue víctima de las burlas. El sol tropical ampolló su cuerpo casi desnudo, pero ello no le impidió estudiar a Euclides y «trazar diagramas con un palo largo sobre la arena». Durante un año interminable, sobrevivió comiendo raíces crudas y los alimentos que le proporcionaban «desconocidos; e incluso los esclavos encadenados, que me han traído vituallas en secreto (porque no se atreven a que los vean haciéndolo) sacadas de sus magras raciones». ¿Recordaría esa bondad? Más tarde citaría el capítulo 16 del libro de Ezequiel para describirse como un paria «agitándose en su sangre». El trato que le daban, escribió, «quebrantó mi salud y mi ánimo». Newton se consideraba un «esclavo», alguien «llevado al grado más bajo del infortunio humano».[220]

Finalmente logró escapar de manos del comerciante y fue a trabajar a las órdenes de otro en Kittam. Su situación mejoró, y de hecho se sintió feliz, fundamentalmente por su adaptación a la cultura africana. Explicaba así esa transformación:

> Hay una frase significativa que se emplea con frecuencia en estos lugares: la de que tal hombre blanco se ha vuelto negro. No apunta a una alteración de la tez, sino del carácter. He conocido a varios que, tras asentarse en África después de los treinta o cuarenta años de edad, se han asimilado gradualmente, en esa época de sus vidas, a los temperamentos, las costumbres y las ceremonias de los nativos, hasta el punto de preferir ese país a Inglaterra: incluso son tan tontos como para creerse todos los supuestos hechizos, nigromancias, amuletos y adivinaciones de los negros cegados por ellas, y confían más en esas cosas que los más sabios de los nativos. Parte de esa atracción comenzaba a operar sobre mí (con el tiempo quizás habría cedido a toda ella); empecé a tener relaciones más estrechas con los habitantes; y habría vivido y muerto entre ellos como un desgraciado, si el Señor no hubiera cuidado de mí.

Las «relaciones más estrechas» de Newton probablemente significan que tomó una «esposa» africana, tal vez más de una. Pero la situación era transitoria. El blanco que se había tornado negro pronto retornó a su condición original.

Tras pasar a trabajar para un tercer comerciante de esclavos, un día de febrero de 1747 se topó con una nave de nombre *Greyhound* cuyo capitán fue a tierra e hizo una pregunta sorprendente: ¿había visto alguien en ese puesto comercial a un hombre llamado John Newton? El capitán resultó ser otro amigo del ubicuo padre de Newton. Quizás temeroso del distante y severo patriarca, Newton no quería regresar a Liverpool, pero el capitán no aceptó un no por respuesta. Planeó una estratagema: anunció que Newton acababa de heredar algún dinero y que debía retornar a Inglaterra para reclamarlo. Newton se mostró dispuesto a ello, pero una vez a bordo del barco volvió a sus costumbres rebeldes: se deleitaba haciendo travesuras, inventaba nuevas palabrotas, ridiculizaba «la historia de las Escrituras» y se gozaba en «la impiedad y las blasfemias». El capitán dio en llamarlo Jonás, la fuente de todos los problemas durante la travesía.

Durante el viaje hacia su tierra natal, a Newton lo «despertó de un sueño profundo la fuerza de un mar agitado que rompía sobre cubierta». Mojado y aturdido, oyó un grito de lo alto de que el barco se hundía. Cuando trepaba hacia la cubierta, la fuerza de las olas lanzó por la borda a uno de sus compañeros. El mar había arrancado las cuadernas superiores de un lado, lo que había permitido la entrada de torrentes de agua. La fuerza del oleaje hizo añicos los toneles y arrastró al mar a los animales. Newton y otros miembros de la tripulación pusieron a funcionar la bomba de achique, mientras otros sacaban el agua con baldes y cubos y embutían sus vestidos y la ropa de cama en las grietas del barco para taponarlas. Por suerte la embarcación llevaba un cargamento de poco peso: cera de abeja y madera, ambas más ligeras que el agua, aunque en ese momento el hecho no parecía una promesa de salvación. Newton bombeaba furiosamente e intentaba inspirarles ánimo a sus compañeros, pero el desánimo subía con el nivel del agua en la bodega. Al cabo de varias horas, Newton fue a ver al capitán y le dijo: «No lo logramos, que el Señor se apiade de nosotros». Él mismo se sorprendió de esas palabras, y regresó a la bomba, donde ahora todos se habían amarrado con cuerdas para impedir que el agua los arrastrara. Tras nueve horas de un trabajo ímprobo, Newton se derrumbó sobre su cama, «sin la certidumbre de volverme a levantar, y casi indiferente a ello». Lentamente, comenzó a orar; se acercaba el momento de su conversión religiosa. El viento y las olas finalmente se calmaron, y Newton consideró que su sobrevivencia se debía a «una inmediata y casi milagrosa intervención del Poder Divino». El resto de la tripulación tomó tierra en Irlanda y al cabo regresó a Liverpool, a donde Newton llegó sin dinero, sin amigos y sin perspectivas de empleo, pero con una nueva fe y con la decisión de no regresar nunca más a África.[221]

Su determinación pronto se vería sometida a una prueba. El comerciante Joseph Manesty, otro amigo más de su padre, le ofreció el mando de un barco esclavista. Como nunca había hecho un viaje de ese tipo, Newton se

sintió reacio a aceptar la lucrativa oferta, convencido de que carecía del conocimiento y la experiencia necesarios. Por tanto, aceptó ir como oficial en el *Brownlow*, a las órdenes del capitán Richard Jackson. Newton llevó un diario del viaje, pero a diferencia de sus otros testimonios personales, este no ha llegado a nuestros días. No obstante, resulta evidente, a partir de otras informaciones, que no debió resultarle un viaje fácil. Como oficial, su principal responsabilidad en la costa de África era «ir de un lado a otro en la falúa comprando esclavos». Durante la estación lluviosa pasaba cinco o seis días seguidos en el bote «sin, como se dice, un trapo seco a mi alrededor, ni dormido ni despierto». Vio a varios marineros envenenados en tierra, «y de mi propio bote enterré a seis o siete enfermos de fiebres». Más de una vez lo arrojó de la embarcación la violencia de los rompientes y «me llevaron a tierra medio muerto (porque no sabía nadar)». Otros se ahogaron. Después, se desató una gran insurrección de esclavos en el barco, que trajo aparejada una gran pérdida de vidas, y un número considerable de los esclavos murió antes de que la nave llegara a Charleston (Carolina del Sur); murieron sesenta y dos de doscientos dieciocho, lo que representaba una alta tasa de mortalidad, del 28,4 %. No obstante, Newton no pareció arredrarse, porque después del atraque del *Brownlow* en Liverpool el 1 de diciembre de 1749, comenzó los preparativos para asumir el mando del *Duke of Argyle*, propiedad de Manesty, en el que haría su primer viaje como capitán. Tenía solo veinticuatro años, pero llevaba el mar en la sangre y ahora contaba con una experiencia en la trata ganada a costa de grandes esfuerzos.[222]

El primer viaje, 1750-1751

Tras llegar a un acuerdo con Manesty y empezar a conseguir un cargamento, Newton contrató a su tripulación. Escribió una lista de sus nombres, pero añadió poco sobre ellos como individuos. No obstante, sí brindó una especie de retrato colectivo de sus hombres. Escribió que algunos, como él, habían sido «criados en la marinería desde jóvenes», pero

añadió que «en los últimos años la gente de bien tiene muy a menos criar a sus Hijos de esta forma». Por tanto, muchos de sus marineros no eran jóvenes de familias respetables dedicados a aprender el oficio para alcanzar con el tiempo una posición de autoridad. Eran, por el contrario, lo que Newton llamó «los desechos y la escoria de la Nación», los pobres y los desposeídos. Muchos de ellos eran expresidiarios y prófugos del Ejército o la Marina, fugitivos de los talleres o de sus padres. Otros atravesaban una racha de mala suerte, «ya malogrados por un vicio inoportuno», sobre todo el alcoholismo. Unos pocos habrían sido trabajadores de tierra sin experiencia en el mar. Casi todos carecían de «buenos principios». Si alguno de mejor condición se enrolaba, señaló Newton con pesar, lo hacía huir la compañía depravada que se vería obligado a tener a bordo del barco de esclavos. Controlar a esa ruda tripulación ocuparía buena parte del tiempo y los pensamientos del capitán.[223]

Newton contrató a veintinueve hombres y muchachos para cumplir tareas específicas a bordo del *Duke of Argyle*: un cirujano, tres oficiales, un contramaestre, un carpintero, un armero, un tonelero, un sastre, un camarero y un cocinero; once «marineros competentes», tres «marineros ordinarios» menos cualificados, y tres muchachos o aprendices. Newton también contrató a un violinista, sin duda para propósitos de entretenimiento, pero también para ejercitar a los esclavos con lo que recibía el eufemístico nombre de «baile».

El 11 de agosto de 1750 a mediodía Newton dio la orden de zarpar y el *Duke of Argyle* inició su viaje de Liverpool a la Costa de Barlovento, en África, y de allí a Antigua, en las Antillas. La embarcación era una bricbarca, esto es, un navío de dos palos, de unas modestas doscientas toneladas, con diez cañones y una nutrida tripulación de treinta hombres. El barco era viejo, ya que había sido construido en 1729; parece ser que este era solo su segundo viaje como negrero. El comerciante Manesty pretendía que Newton comprara y transportara un gran cargamento a pesar del

pequeño tamaño del barco: doscientos cincuenta esclavos o, lo que es lo mismo, dos y medio por tonelada. Sabiéndolo, Newton habría calculado inmediatamente el tamaño de la tripulación: con treinta marinos dispondría de una proporción de casi un tripulante por cada ocho esclavos, lo que habría considerado favorable, mejor que la usual de uno a diez.[224]

Durante el viaje de ida, que duró diez semanas, el *Duke of Argyle* se transformó en un verdadero barco esclavista, ya que el carpintero, el armero y el contramaestre pusieron a punto las tecnologías de control esenciales. Newton anotó el 25 de septiembre: «El carpintero comenzó a levantar los enjaretados en el compartimento de las mujeres». También marcó los diversos compartimentos y empezó a construir los mamparos para separarlos, cerrando los espacios destinados a los hombres, las mujeres y los niños. Construyó un lavadero para las mujeres cerca de las cadenas de los obenques, y después plataformas en la cubierta inferior que se extendían a un ancho de casi dos metros desde los costados del barco hacia adentro, en cada uno de los compartimentos. La separación entre las cubiertas en el barco de Newton era de un metro y medio, de manera que el espacio para incorporarse del que disponían los esclavos debajo y encima de la plataforma debió ser de aproximadamente setenta centímetros. Newton anotó el 19 de noviembre, probablemente con cierto alivio (porque ya habían comenzado a llegar algunos esclavos a bordo), que «el carpintero terminó la barricada».

Mientras tanto, el armero se afanaba para dejar a punto el poder de fuego del barco, preparando las municiones para las colisas y los cañones montados sobre cureñas. Además, limpiaba y cargaba las armas de pequeño calibre, y las revisaba una a una para garantizar que funcionaran bien. Unas cuantas tuvieron que ser declaradas inservibles, «ya que no valían para nada, eran las peores que he visto en mi vida», se quejó Newton. El contramaestre, por su parte, fijó las redes para evitar fugas o suicidios por parte de los esclavos. El 7 de diciembre, el carpintero y el armero unieron

sus fuerzas: «Este día fijamos 4 trabucos giratorios en la barricada, que con los dos cañones montados sobre sus cureñas que ubicamos en la cubierta principal serán suficientes, confío, para intimidar a los esclavos y quitarles toda idea de insurrección». Las armas se ponían en alto para poder disparar desde arriba contra quien osara rebelarse.[225]

Newton enfrentó su primer problema de disciplina serio con la tripulación el 24 de octubre, a su regreso de una visita al capitán Ellis a bordo del *Hallifax*, cuando se enteró de que, en su ausencia, el contramaestre «se había portado muy turbulentamente», y había abusado de otros miembros de la tripulación, todo lo cual «afectaba el funcionamiento del barco». Newton rápidamente mandó a reducirlo «con cadenas, *in terrorem*, temeroso de que pudiera ocasionar un disturbio cuando tuviéramos los esclavos a bordo». Newton expresaba así por primera vez su preocupación ante la posibilidad de que se propagara la resistencia. Tres días después, el contramaestre ya había tenido bastante. «Tras su pedido de perdón y su promesa de enmendarse», Newton lo liberó de su encierro. Esa fue solo la primera acción emprendida *in terrorem*. Una semana después, Newton se enteró, para su consternación, de que un grupo de sus marineros que había ido en un bote a las islas Banana no había regresado al *Duke of Argyle*, como se suponía que hicieran, sino que habían subido a bordo de una goleta francesa donde se habían emborrachado. Después habían ido a tierra a pelear y se habían quedado varados allí porque el reflujo de la marea era fuerte y estaban demasiado embriagados para remar adecuadamente. Newton se vio obligado a enviar a un grupo de marineros sobrios en otro bote para buscarlos. A continuación, «les di a dos de esos caballeros unos buenos bastonazos y a uno (William Lees) le puse grilletes, tanto por su comportamiento en el bote como por haberse mostrado muy pendenciero anoche, al negarse a hacer la guardia y amenazar al contramaestre». Lees se puso insolente y juró que no cumpliría las órdenes de Newton. Prefería seguir encadenado hasta Antigua. Después de tres días

sin moverse de cubierta, cambió de parecer. Le pidió al capitán que lo liberara y prometió portarse mejor. Newton aceptó sus disculpas, pero el drama con ese marinero revoltoso no había hecho más que comenzar.

Cuando el *Duke of Argyle* se preparaba para partir de las islas Banana, Lees intentó desertar escondiéndose en tierra. Newton terminó por hallarlo, borracho y belicoso de nuevo, y tuvo que dar a los nativos un galón de *brandy* para que lo encadenaran y lo llevaran hasta el barco. Cuando un grupo de comerciantes africanos subió a bordo pocos días después, Lees vio entre ellos a uno de los que habían ayudado a capturarlo, así que tomó un mazo del carpintero y trató de asestarle un fuerte golpe en la cabeza, aunque falló por escaso margen y solo le rozó el pecho. Newton se vio obligado a regalarle al hombre un sombrero con galones como disculpa. Esposó a Lees y volvió a encadenarlo a la cubierta, y lo hizo también, por si acaso, con sus insolentes camaradas Tom Creed y Tom True, de tan adecuados nombres. [226] Newton terminó por canjear a esos tres y a un cuarto marinero insubordinado, Owen Cavanaugh, por cuatro marinos del HMS *Surprize*, un buque de la Marina que hacía el viaje de vuelta.

Pronto comenzó la compra de esclavos. Como en la Costa de Barlovento no había fortalezas donde mantener a un gran número de esclavos hasta la llegada de los barcos, Newton utilizó su propia embarcación como factoría: llevaba a bordo a comerciantes africanos y despachaba hacia la costa su bote y su yola para recoger el «cargamento» en tierra. Desde el mismo principio le avisaron de que su trabajo no sería fácil. El 23 de octubre se reunió con el capitán Duncan, del *Cornwall*, quien llevaba seis meses en la costa y solo había podido comprar cincuenta esclavos.

La prisa y la afanosa actividad de la trata comenzaron con un incesante ir y venir de botes y canoas. Los comerciantes hacían grandes fogatas en la noche para indicar su deseo de ir a bordo. Newton recibió a dignatarios como el rey de Charra y el príncipe William Ansah Setarakoo, quien, de vuelta a la Costa del Oro después de una visita a Inglaterra, pasó una velada

con el capitán. Todo marchó «a mi entera satisfacción», escribió Newton, dado que «poseía una buena ración de sólido sentido común y un comportamiento cortés que pocas veces encuentro en nadie de nuestro color por los alrededores». La mayoría de los visitantes eran comerciantes que habían adoptado nombres en inglés, como Samuel Skinner, «Yellow Will», o, el más importante de todos, el comerciante mulato Henry Tucker, agasajado cuando pasaba la noche a bordo y a quien se le entregaban grandes cantidades de «barras de hierro» (una de las principales monedas de cambio) a crédito a cambio de la promesa de entrega futura de esclavos. En una ocasión, cuando le entregó a Tucker una gran parte de su cargamento, Newton se lamentó: «No puedo llamarlo en puridad un préstamo de dinero, porque más bien me siento agradecido de que lo tome». La principal ventaja de comerciar con Tucker, comparado con todos los demás, pensaba Newton, consistía en su honestidad. Señaló: «Creo que todos son unos villanos, salvo él». Newton se sentía muy dependiente de esos hombres, se veía obligado a cortejarlos, y eso le molestaba. El 27 de marzo escribió: «La lentitud de nuestra compra y la presión de la estación me reduce a halagar a aquellos cuyo comportamiento tengo razones para resentir y despreciar». También creía que las estancias muy prolongadas en la costa implicaban un aumento de la mortalidad, de modo que se sentía irritado al verse obligado a «hacer negocios (si es que los hago) como les place al humor y la conveniencia de la gente de tierra, que rara vez tienen prisa». Y añadía con signos de exclamación: «¡Paciencia!».

El intercambio mismo estaba plagado de tensiones; en realidad, se desarrollaba en el seno de lo que Newton llamaba una «paz beligerante». Y continuaba: «Comerciamos armados; y ellos portan grandes cuchillos». Despojos previos habían tornado desconfiados a los comerciantes africanos, las represalias eran comunes y el fraude estaba a la orden del día en los dos bandos. Puede que Newton se haya sorprendido cuando acusó a un

comerciante negro de estafa y recibió una respuesta indignada: «¡Cómo! ¿Acaso cree que soy un blanco?».[227]

Newton empezó a comprar su cargamento, al principio selectivamente, siguiendo las instrucciones de Manesty. Le mostraron a siete personas en la isla de Bance, pero solo adquirió a tres. Le ofrecieron a una esclava «que rechacé porque tenía los senos largos». Pronto rechazó a otras dos «mujeres de senos caídos» y a otros cuatro esclavos a los que consideró demasiado viejos. Pero pronto comprendió cuán cierto era lo que le dijera el capitán Duncan. El comercio era lento y los precios altos. No había barcos negreros anclados de Sierra Leona hacia el sur, hasta Mana, ya que «todo el país [arde] en las llamas de la guerra». Con el tiempo, la guerra produciría esclavos, pero en ese momento aún no los estaba produciendo. Por tanto, Newton se vio obligado a comprar a cautivos que consideraba de inferior «calidad». El 7 de enero de 1751 compró a una mujer «aunque tenía la boca muy mala». Empezó, con renuencia, a comprar más niños. Newton escribió poco en su diario acerca de cómo habían sido esclavizadas esas personas, pero en años posteriores señaló que algunos eran prisioneros de guerra, otros eran delincuentes convictos, otros habían nacido esclavos en África y habían sido vendidos, y algunos sencillamente habían sido secuestrados. Estaba convencido de que la mayoría provenía de una gran distancia desde el interior de la Costa de Barlovento. Tal vez sus cuerpos mostraban las señales de una dura marcha.

A inicios de marzo se presentó una oportunidad sobrecogedora. A Newton le ofrecieron en venta un número sorprendentemente grande de esclavos de primera. Inmediata y acertadamente sospechó que se trataba de los que recientemente se habían sublevado y habían tomado un barco negrero francés no lejos del lugar, matado al capitán y a la tripulación y huido, solo para volver a caer en manos de comerciantes de la costa y ser revendidos. ¿Subiría a bordo de su barco a rebeldes violentos? ¿Se aprovecharía de la desgracia de otro capitán? Así sería. Newton compró dos

grandes lotes, incluidos «los principales en la toma del barco». «Lamento darme cuenta de que se lo debo a las desgracias de otro, porque son los esclavos del francés». Pero estaba «obligado a disimular por el momento y hablar poco» so pena de «dañar mi negocio sin provecho alguno para los sufrientes». Decidió aceptar todos los esclavos a los que pudiera acceder. Más tarde Newton se consoló al saber por boca de Henry Tucker que el capitán francés estaba vivo; Tucker lo había rescatado de manos de captores locales. No obstante, seis miembros de la tripulación habían sido asesinados y otros tres se habían visto obligados a lanzarse por la borda. Newton tenía ahora a bordo de su embarcación la experiencia de una insurrección casi exitosa.

La tarea de vigilar a la creciente población esclava del barco se tornó más importante que nunca, pero lo mismo sucedía con las acciones cotidianas de comprar y almacenar provisiones, alimentar a los esclavos y limpiar sus compartimentos. A inicios del proceso de compra de esclavos, el 18 de diciembre, Newton escribió: «Como ahora tengo 12 esclavos varones a bordo [de 36] comencé el día con cadenas y centinelas». Los esclavos eran llevados a bordo como «enemigos». Newton y su tripulación asumían que harían todo lo posible por escapar y recuperar su libertad. Por tanto, los varones debían permanecer encadenados de la manera usual, por parejas, y guardias armadas debían recorrer la cubierta todo el tiempo. Newton comenzó también a hacer disparos regulares con armas de pequeño calibre, a menudo a las horas de comida, cuando todos estaban sobre cubierta, con el objetivo explícito de intimidar y aterrorizar a los esclavos. Después se limpiaban y recargaban las armas, a fin de dejarlas listas para los próximos disparos programados, o para algo peor. Se repararon las redes para evitar fugas, se volvieron a clavar los cañones en lo alto de la barricada, y los compartimentos de los esclavos se registraban regularmente en busca de armas. En la noche del 6 de mayo, escribió el capitán, «mi gente encontró 2 cuchillos y un saco de piedrecitas en el dormitorio de los hombres». Los

cautivos varones se mostraban huraños, y muchos siguieron así durante todo el viaje. «Los días abrasadores y las noches húmedas y neblinosas» comenzaban a llenarse de tensión.[228]

Newton encarceló a los esclavos en la cubierta inferior, donde respiraban un «aire caliente y corrompido» casi insoportable. Por la noche, en medio de la oscuridad, los cautivos tenían dificultades para abrirse paso entre el gentío hasta «las necesarias tinas» donde hacían sus necesidades. Estallaban furiosas riñas entre los miembros de la pareja encadenada y entre los pisoteados. En ocasiones, señaló Newton, las tinas se volcaban, empeorando una situación que ya era horrenda. Mientras tanto, los cuerpos de los esclavos quedaban en carne viva por el roce de las cadenas o de las toscas planchas de madera de la cubierta inferior, a causa del incesante cabeceo del barco. Era usual que en las mañanas de buen tiempo, después de retirar el enjaretado y subir a los esclavos a la cubierta principal a que «tomaran el aire», comieran y «bailaran», Newton y su tripulación encontraran a un cadáver encadenado a un vivo. Los muertos se lanzaban por la borda mientras que a los vivos se los ataba con una cadena que se pasaba por sus grilletes y se amarraba a las argollas que había cada cierta distancia en la cubierta. Allí se los alimentaba dos veces al día. Su comida consistía en una mezcla de habas, guisantes, arroz y una pequeña cantidad de carne salada.[229]

Newton almacenó alimentos para la larga y ominosa estancia en la costa y para el cruce del Atlántico. Recogió agua de lluvia en barriles durante las tormentas y compró agua adicional cada vez que se le presentó la oportunidad. Adquirió cesta tras cesta de arroz, toneladas del cereal, sobre todo cuando pareció, en abril, que pronto abandonaría la costa. Trasladó el fogón hacia el centro del barco para contar con más espacio y facilitar la tarea de alimentar a su cada vez más numeroso «cargamento». Se encargó de que los marineros vaciaran los compartimentos de los esclavos y los rasparan para eliminar los excrementos y la suciedad. Después ahumó la

cubierta inferior con «alquitrán, tabaco y azufre» para desinfectar los alojamientos y neutralizar el hedor.[230]

Poco después se descubrió un nuevo enemigo a bordo: el *Duke of Argyle* estaba infestado de ratas. Newton escribió que «las ratas han dañado mucho [las velas], ya que estamos inundados de ellas». Había traído gatos de Liverpool, pero habían muerto, y ahora no podía conseguir otro a ningún precio. Newton puso a algunos hombres a remendar las velas dañadas, pero descubrió que las ratas las destruían más rápido de lo que era posible repararlas. Pronto las ratas añadieron un nuevo horror a la vida a bordo: «Tenemos tantas que están prestas a devorar cualquier cosa». Las voraces criaturas roían los cables «y llegan a morder a las personas cuando las atrapan dormidas».

El manejo de la revoltosa tripulación seguía siendo un reto. Will Lapworth, uno de los marineros procedentes del HMS *Surprize* canjeados por los cuatro insubordinados de Newton, se introdujo por la fuerza en el camarote y se hizo con una barrica de *brandy*, lo que le valió que el capitán le pusiera cadenas y le aplicara «una buena docena» de azotes con su gato de nueve colas. Newton también se enteró de que el tercer oficial, John Hamilton, tenía experiencia en el comercio de esclavos, pero en un sentido inusual: había «matado a un hombre en su último viaje en algún lugar más abajo del cabo Monte». El oficial acababa de ir en un bote hasta esa zona para comerciar, lo que le hizo temer a Newton una venganza, cosa por la cual eran famosos los nativos de la región.

Newton intercambiaba información sobre los marineros con otros capitanes que también se encontraban en la costa. Anotó algunas noticias preocupantes acerca del *Adlington*, su barco hermano, también propiedad de Manesty. Su falúa había sido tomada por africanos en Río Sestos, «el oficial y 1 más, muertos». Apeló al capitán Jasper del *Prince Henry* «para ver si podía conseguir más brazos» (cuando solo le ofreció un trabajador de tierra no cualificado con salario completo, declinó la propuesta). Se enteró de que

los capitanes Pemberton, Freeman y Wainwright habían perdido sus yolas a manos de tripulantes que habían desertado. Le pareció «extraño que tres embarcaciones sucesivas tuvieran tripulaciones piráticas». No se paró a considerar si las condiciones de trabajo y de vida de los marinos en la costa tendrían algo que ver con ese hecho extraño.

Aún más preocupante que las noticias sobre actos de resistencia de los esclavos y los marineros era la salud de ambos. Los trópicos africanos les resultaban fatales a los europeos, como todo el mundo sabía, lo que hacía que comerciantes como Manesty y capitanes como Newton contrataran tripulaciones numerosas, como hicieran en el caso del *Duke of Argyle*. A pesar de sus fríos cálculos sobre las probables muertes prematuras, los peligros de enfermedad seguían siendo una preocupación, como comentaría el propio Newton años después. En casi todos los viajes, el número y la capacidad física de los marineros disminuía justo cuando aumentaban los peligros de la trata, dado que cada vez llegaban más esclavos al barco.

Los miembros de la tripulación empezaron a morir el 10 de diciembre, poco después de que el *Duke of Argyle* llegara a la costa. Edward Lawson murió de una fiebre y fue enterrado rápidamente, «porque estaba muy nauseabundo». Un mes más tarde, llegaron unos tripulantes en un bote con un gran malestar tras comprar arroz, marfil, sándalo africano y once esclavos. Ya había muerto un hombre a quien habían enterrado, y otros cuatro estaban tan enfermos que tuvieron que remar hasta el barco las mujeres que habían comprado. Uno murió pronto de una «fiebre nerviosa», mientras que otros, incluidos el cirujano y varios de los esclavos, enfermaban. Newton procuró rápidamente los servicios del médico de un barco esclavista cercano, quien fue a bordo e hizo lo que pudo, que no fue nada. El primer oficial John Bridson murió poco después de lo que Newton llamó «la fiebre más violenta que he visto». Los pocos tripulantes saludables hicieron lo posible para enterrar los cadáveres.

Los esclavos empezaron a morir el 9 de enero, la primera fue, según Newton, «una esclava selecta, la n.º 11», de un «desorden letárgico del que rara vez se recuperan». (Los tripulantes muertos eran mencionados por sus nombres y enterrados, mientras que a los africanos muertos solo se les consignaba por el número que se les asignaba al llegar al barco y eran lanzados por la borda a los tiburones que acechaban). Temeroso de una epidemia, Newton ordenó a los marineros que rasparan los compartimentos, ahumaran el barco durante dos horas y lavaran las cubiertas con vinagre. Pero la muerte en la cubierta inferior no se detuvo: un «esclavo varón, el n.º 6»; un niño, «el n.º 27»; un hombre, «el n.º 33», todos murieron de un cólico que «se ha burlado de todas nuestras medicinas». A medida que se prolongaba la estancia en la costa y amenazaba con llegar la temporada de las lluvias, otra docena de esclavos cayó enferma. Los números 100, 79 y 92 murieron. La última de ese grupo fue una muchachita, y Newton se la mandó a un comerciante negro de tierra, no para que contribuyera a su recuperación, sino «para librar al barco de una molestia». Aparentemente, no sufría en silencio, como habría preferido el capitán. El *Duke of Argyle* tenía ya «la melancólica apariencia de un barco castigado por la enfermedad», y pronto las cosas se pusieron tan mal que Newton se vio obligado a cancelar los servicios religiosos. Pero a inicios de mayo la situación se había estabilizado. Newton escribió: «Creo que mi comercio en este viaje ha terminado». Diez días después levó ancla y puso proa a Antigua, aliviado porque concluía la parte más peligrosa del viaje.

Puede que, poco después de partir de las costas de África, Newton lamentara su decisión de comprar a los esclavos que se habían rebelado en el barco francés. La noche del 26 de mayo, un joven que había estado «todo el viaje sin cadenas, primero a causa de una gran úlcera, y después debido a su aparente buena conducta» les pasó por el enjaretado un gran pasador a los esclavos, quienes lo usaron para librarse de sus cadenas. Lo hicieron rápidamente y en silencio, ya que «era un instrumento que no hacía ruido»,

hasta que «unos 20 de ellos habían roto sus grilletes». No hacía mucho que los hombres se dedicaban a esa tarea cuando se descubrió el complot. Newton apuntó que un marinero vio al joven pasar el pasador hacia abajo (aunque por qué no lo informó hasta pasada una hora resulta un misterio). Newton de inmediato les puso grilletes a todos los rebeldes. Al día siguiente «castigué a 6 de los cabecillas de la insurrección», pero no dice cómo lo hizo. Es más que probable que los azotara con el gato de nueve colas y los torturara con el aplastapulgares. Además, hizo que el carpintero arreglara el mamparo trasero que los rebeldes habían dañado bajo cubierta.

Newton consideraba un «Favor de la Providencia» que él y su tripulación hubieran sobrevivido. «Su complot estaba muy bien planeado —escribió—, y de haberlos dejado solos una hora más, nos habrían causado muchos problemas y daños». También se sentía afortunado por el momento en que había ocurrido. «Tengo motivos para estar agradecido de que no hicieran ningún intento en la costa, donde a menudo teníamos a 7 u 8 de nuestros mejores hombres fuera del barco a la vez, y el resto estaba ocupado». También sabía que la resistencia no había terminado. Los esclavos «aún se ven muy hoscos y huraños y sin duda tienen en mente alguna trastada si es que logran encontrar una oportunidad para llevarla a cabo». Confiaba en que los castigos públicos (fueran los que fuesen) y el disparo de las armas, con la «Ayuda Divina», les permitirían a él y a la tripulación «atemorizarlos ahora por completo». Apelar al terror estaba a la orden del día.

Un par de semanas después Newton se llevó otro susto. Parece ser que algunos de los esclavos varones «habían encontrado medios para envenenar el agua de los toneles de agua de beber de la cubierta». Se las habían ingeniado para dejar caer uno de los «fetiches» o «talismanes de su país» en un tonel de agua, sin duda con un maleficio. Newton pensaba que su propósito era «matar a todos los que la bebieran». Su temor se convirtió en mofa al burlarse de los supersticiosos paganos. Y concluyó: «[…] si Dios

quiere que no hagan peores intentos que hechizarnos para que muramos, no nos harán mucho daño, pero eso muestra que no les faltan intenciones».

El *Duke of Argyle* sufrió otras varias muertes de marineros y esclavos, pero completó el cruce del Atlántico y llegó a Antigua el 3 de julio de 1751. Newton no apuntó nada en su diario acerca de la venta de las 146 personas vivas que transportó al Caribe. Escribió de manera expedita, como un negociante, que tomaba un nuevo cargamento e iniciaba el viaje de regreso a Liverpool «muy lleno y pesado». En esa parte de la travesía perdió a su amigo, el doctor Robert Arthur, y después navegó en medio de un huracán, lo que obligó a los marineros a manejar la bomba para mantener el barco a flote. Llegó a Liverpool el 7 de octubre de 1751. Su diario concluye con las siguientes palabras: *«Soli Deo Gloria»*.

El viaje, tanto para el propietario como para el capitán, resultó un fracaso. Casi una cuarta parte de los miembros de la tripulación (7 de 30) y alrededor de uno de cada seis de los esclavos (28 de 164) murieron. Esta última cifra sin duda habría sido mayor si Newton hubiera logrado reunir a bordo los doscientos cincuenta esclavos que Manesty deseaba. El objetivo principal de un barco negrero, explicaría Newton más adelante, era «viajar lleno». El suyo no lo estaba, y la diferencia entre el cargamento deseado y el real fue la causa principal de que el viaje no resultara rentable. La carrera de Newton como capitán de barco de esclavos no había comenzado con buen pie.[231]

El segundo viaje, 1752-1753

John Newton vio por primera vez el *African*, su nuevo barco, «encima de los palos», o sea, en las gradas del astillero de Fisher, en Liverpool, cuando lo construían. Se mantuvo alejado durante las festividades que acompañaron la botadura del barco, convencido de que la ocasión requería más seriedad. La vida de Newton había sufrido un giro aún más profundo hacia la religión en los meses que mediaron entre su primer y su segundo

viaje, y empezó a llevar un diario espiritual con tres propósitos: «comprender a fondo mis pecados y locuras pasados»; «ensanchar mi mente»; y «serenar mi corazón hasta alcanzar una paz y una caridad perfectas con toda la humanidad». Temeroso de haberse dejado llevar, se prometió orar dos veces al día, estudiar la Biblia, observar a plenitud el día de guardar, ser un ejemplo para los demás y convertirse en «un buen soldado bajo la bandera de Jesucristo». Consciente de su fracaso previo y temeroso de «la ruina», oraba fervorosamente por el éxito del viaje.[232]

El *African* zarpó de Liverpool el 30 de junio de 1752. Como el *Duke of Argyle*, el nuevo navío era una bricbarca con una modesta capacidad de carga: cien toneladas. Manesty aparentemente prosperaba con el comercio de esclavos, a pesar del poco rentable viaje de Newton. Una vez más, el propietario le dio instrucciones al capitán de reunir a doscientos cincuenta esclavos en la Costa de Barlovento (Sierra Leona, río Núñez, cabo Mesurado, cabo Palmas) y llevarlos esta vez a St. Kitts. La tripulación sería un poco más reducida —veintisiete hombres—, pero la división del trabajo sería la misma. Solo dos miembros de la tripulación, el camarero Joseph Fellowes y el aprendiz Robert Cropper, habían participado en el viaje anterior.[233]

Salvo por una violenta tormenta que sacudió al *African* el 11 de noviembre, cuyos rayos dejaron sin sentido a un par de marineros, la travesía hasta África fue tranquila y no tuvo mayores incidentes. Parece ser que Newton prestaba más atención a sus estudios bíblicos, de latín, francés, matemáticas y los clásicos que a los asuntos del barco, lo que demostraría a la larga ser un error. Escribía regular y profusamente en su diario espiritual y llevaba una rutina diaria cuidadosamente regulada de estudios devocionales, ejercicios y descanso. Opinaba que la vida en el mar era buena para «una mente lúcida», sobre todo si se es capaz de «impedir las irregularidades gruesas de otros». El miércoles 13 de agosto escribió que había llegado a Sierra Leona, «con todos bien, sin haber tenido el menor

accidente ni casi el menor inconveniente durante la travesía». Llamó a su nave «un reino de paz».[234]

Pronto se tomó un interés especial en frenar las «irregularidades gruesas» de sus marineros; en otras palabras, comenzó a preocuparse por reformar su carácter y salvar sus almas. Reflexionaba sobre «la condición irreflexivamente ignorante y demasiado a menudo encallecida de la mayoría de los Marineros», su depravación, sus blasfemias y su insensibilidad, y los muchos peligros que corrían, sobre todo en los viajes a África. Observó que «aventuras prósperas» como el comercio de esclavos a menudo costaban muchas vidas y almas. Decidió celebrar oraciones obligatorias dos veces al día los domingos, y exigir una rigurosa observancia del día de guardar. Sin embargo, parece ser que sus marineros no recibieron su ministerio con beneplácito, porque en ningún lugar de los escritos del devoto capitán se indica que llegara a parte alguna con ellos.[235]

Las «irregularidades gruesas» no solo continuaron, sino que empeoraron. Mientras el capitán se dedicaba a sus ejercicios devocionales, varios de sus marineros organizaban un motín. Tanto que se habla del amor cristiano. El 15 de noviembre, el marinero William Cooney le informó al capitán que Richard Swain había intentado persuadirlo de que firmara una carta colectiva, un documento sedicioso en el cual los marineros se juraban lealtad y secreto para la comisión de una sublevación, en este caso, parece ser, con el fin de apoderarse del barco y dedicarlo a la piratería. Newton se sintió asombrado: «Me creía muy seguro de todo riesgo de ese tipo, dado que todos se habían comportado con mucha tranquilidad durante el viaje, y no recuerdo ninguna queja o reclamo». ¿Había estado demasiado apartado, demasiado poco atento a las murmuraciones de la tripulación? Newton de pronto se encontró en «un momento delicado». Él y la parte leal de la tripulación tenían que estar constantemente «en guardia contra los esclavos y contra los caballeros de la carta colectiva». Lo que empeoraba las cosas,

explicaba Newton, era que «aún no consigo saber quiénes forman parte de la pandilla y quiénes no».[236]

Un segundo informante, el marinero John Sadler, le dijo que cuando trabajaba con el bote en Shebar había oído a cierta distancia a varios marineros, entre los que se encontraban Swain y John Forrester, hablar del complot. Uno de ellos había dicho que «alguien tiene que pagar por ello, y el otro que estaba seguro de que todos los tripulantes del barco lo [¿respaldarían?] si daba la orden». En otra ocasión, Sadler había oído a Forrester decir «en términos claros» que «mataría al señor Welsh, el médico, o que al menos lo dejaría medio muerto». Sadler concluyó con la información más condenatoria: pocos días antes, cuando había ido a tierra con la yola, «Swain intentó persuadirlos a él y a los demás de largarse con ella».

A Newton lo salvó la enfermedad, estimaba él: «Tengo motivos para pensar que esta enfermedad que hemos tenido a bordo en los últimos tres días [a partir del 12 de noviembre] ha impedido que se lleve a cabo un negro plan que estaba casi maduro para su ejecución, y al que la inesperada paralización del bote sacó a la luz». Forrester y otro marinero implicado en el complot, Peter Mackdonald, cayeron enfermos, lo que pospuso la ejecución del plan, al igual que el tardío regreso de Swain en la yola. Para entonces, Cooney le había hablado a Newton de la conspiración. En cuanto Swain regresó, el capitán le puso grilletes dobles. Forrester, una vez recobrada la salud, lo siguió. Mackdonald, quien «deliraba y desvariaba durante toda su enfermedad», se les habría unido, pero falleció.[237]

Newton no estaba seguro de cómo debía castigar a los amotinados para restablecer su autoridad sobre el conjunto de la tripulación. Aparentemente, decidió no azotar a Swain y Forrester, en parte, parece ser, porque le preocupaba avivar el descontento entre sus simpatizantes aún no identificados. Decidió no tratar con dureza a los amotinados, «pero no me siento en libertad de dejar pasar el asunto en silencio, por no alentar

intentos similares». Por tanto, se dio a la tarea de sacar del barco a los líderes del motín. Apeló al capitán Daniel Thomson, del *Earl of Halifax*, quien tenía un «barco grande y despejado» (esto es, sin esclavos) para que se llevara a Swain y a Forrester y los entregara al primer buque de guerra que encontrara. A Thomson no le gustó la idea, pero Newton finalmente lo convenció de que los aceptara.[238]

Newton llegó a la conclusión de que lo había salvado «una intervención visible de la Divina Providencia» y decidió que debía «reflexionar sobre su salvación». Le dio gracias a Dios y elevó una oración especial por haberlo preservado de esa «negra celada». Lo había amenazado el apocalipsis, como señaló una vez conjurada la situación. Eliminados Swain y Forrester, escribió: «Estoy muy contento de haberlos sacado del barco, porque, aunque tengo que decir que se comportaron tranquilamente durante su encierro, no podía sino sentirme constantemente alarmado, dado que una señal de división entre nosotros habría sido un gran estímulo para que los esclavos se mostraran revoltosos, y hasta donde sé, de haber llegado las cosas a un extremo, habrían podido darse las manos». Un «negro plan» podía dar lugar a otro, o, peor aún, a un plan que fuera, a la vez, blanco y negro.[239]

Poco después de la partida de Swain y Forrester del *African*, Newton se enteró de que sus temores eran fundados. Parece ser que el propio Newton fue bajo cubierta y: «Sorprendí a 2 de ellos [los esclavos] tratando de quitarse sus grilletes». Rápidamente organizó una requisa de la habitación de los hombres y un interrogatorio de varios de los «muchachos» que se movían libremente por el barco. Les encontró a los hombres «algunos cuchillos, piedras, perdigones, etc., y un cincel». Newton emprendió entonces una investigación a fondo. Sospechaba que varios de los muchachos les habían pasado los instrumentos a los hombres, de modo que les puso grilletes y empezó a torturarlos, «para instarlos a hacer una confesión completa». Les puso los aplastapulgares y les aplicó una «ligera»

presión. Finalmente identificó a los ocho hombres que eran el centro de la conspiración y a los cuatro muchachos que les habían suministrado los «instrumentos». Al día siguiente «examinó» a los esclavos varones, probablemente con los aplastapulgares y con una presión bastante mayor que «ligera». Castigó a seis de ellos, posiblemente con el gato de nueve colas, y «les puso collares a 4». Los collares eran unos artilugios de hierro que dificultaban los movimientos y hacían casi imposible el descanso. Preocupado por haberse mostrado «de mano suave», con una tripulación de solo veinte hombres, varios de ellos jóvenes aprendices, encargada de vigilar a un cargamento creciente de esclavos que incluía a muchos hombres, Newton decidió enviar a los cabecillas adonde había enviado a los blancos: a bordo del *Earl of Halifax*. La «Divina Providencia» había vuelto a intervenir y Newton dio gracias en una plegaria que recogió en su diario espiritual:

> Mi alma alaba al Señor, su siempre benévolo amparo. Señor, concédeme la gracia de que siempre me sigas amparando y de apreciar que solo Tú me sostienes: y como estos accidentes son tan frecuentes y repentinos, y no tengo otra razón, salvo mi larga experiencia de tu favor, para imaginar que continuaré constantemente exento de sus consecuencias, permíteme estar siempre listo, para que en el momento en que consideres justo, por un golpe de la suerte, llamarme a comparecer ante Ti, me encuentre cumpliendo con mi deber, y no me sienta muy desconcertado, sino que confiando por la gracia en la fe en la mediación de mi Redentor, esté dispuesto sin desconsuelo a rendir mi espíritu en tus manos misericordiosas, y a pasar de una vez de la muerte a la vida eterna. Amén.

Su oración reconocía la omnipresencia de la muerte en la trata. No le pedía a Dios que cambiara ese hecho, porque formaba parte de la naturaleza del negocio, sino que lo ayudara a estar listo para cumplir su deber. Ese fue el ejercicio espiritual de Newton tras una insurrección de esclavos.

Hacia fines de ese año Newton había restablecido el orden en el barco y la confianza en su mando. El 31 de diciembre consignó en su diario espiritual su gratitud por gozar de buena salud y «una disposición Jubilosa». Al hacer balance de su pasado en el día de Año Nuevo, recordó sus ofensas

contra Dios, que eran demasiadas para relacionarlas, y sus bendiciones: salud, amigos, la buena voluntad de su patrón y su esposa. Finalmente, listaba las ocasiones en que había sido salvado. Había sido «particularmente amparado de un mal imprevisto, mediante el oportuno descubrimiento del plan fraguado por mis hombres, y después de otro por los Esclavos». No solo quería anotarlas, sino que deseaba que quedaran «grabadas en mi corazón». De ese modo, «siempre estarán prontas para provocar mi gratitud en tiempos de seguridad, y para mantener en alto mi ánimo y mi obediencia cuando parezcan amenazarme otros peligros». Poseía «una mente tranquila y satisfecha», pero sabía que eso no duraría. Los peligros que lo rodeaban eran demasiado grandes.[240]

La tarde del 31 de enero, William Cooney, el informante del complot de los marineros, «sedujo a una esclava a que lo acompañara a la habitación y yació con ella como un bruto a la vista de todo el alcázar». La mujer violada, conocida solo como la Número 83, estaba embarazada. Newton le puso grilletes a Cooney y anotó en su diario: «Espero que este haya sido el primer incidente de este tipo a bordo, y estoy decidido a mantenerlo por lo bajo, si es posible». No está claro qué quería decir con la frase «mantenerlo por lo bajo». ¿Se refería a que quería mantener en silencio ese tipo de incidente? ¿Que deseaba mantener tranquilos a los marineros depredadores como Cooney? ¿O que preveía grandes protestas de los esclavos una vez que supieran lo sucedido? La conclusión de Newton apunta a su preocupación por la propiedad: «Si algo le sucede a la mujer, se lo imputaré a él, porque estaba en avanzado estado de gestación».

Poco después de ese incidente, Newton tuvo un sueño extraño e inquietante. Lo picaba un escorpión, y un desconocido le daba «aceite» para aliviar el dolor. El desconocido le decía que el sueño «predecía algo que ocurriría pronto», pero que no debía temer, porque no sufriría ningún daño. ¿Qué significaba el sueño? ¿Quién era el escorpión, qué era la picadura y quién el solícito sanador? ¿Serían los marineros, el motín y el informante

William Cooney? ¿Serían los esclavos, la insurrección planeada y los muchachos que los delataron? Newton decidió que la picada procedía de un próspero comerciante negro de esclavos llamado Bryan que había acusado a Newton de «yacer con una de sus mujeres cuando estaba en tierra». Ahora Newton temía ir a tierra para realizar negocios, ya que se encontraría «en medio de un airado gentío mercenario que siempre tiene veneno a la mano cuando no se atreve a emplear métodos más abiertos de venganza». Hizo una declaración de inocencia en presencia de otro capitán, su primer oficial y su cirujano, y se la envió al comerciante. A continuación, vendió su falúa por cuatro toneladas de arroz y levó ancla.

Newton había pasado unos largos ocho meses y medio en la costa reuniendo su cargamento humano. Lo habían perseguido de nuevo las enfermedades, aunque no registró las muertes de manera tan asidua como en el primer viaje. Tal vez se estaba acostumbrando a ellas, o quizás no quería dejar constancia de las muertes en un escrito que su patrón pudiera inspeccionar. Sea como fuere, sentía que le había ido mejor en el comercio que a la mayoría de los capitanes que se encontraban entonces en la costa, y su suerte mejoró con la salud y el estado de ánimo de los esclavos varones. Después de haber estado durante varios meses «constantemente alarmado por sus intentos casi desesperados de insurreccionarse contra nosotros» y sabiendo que «cuando están más tranquilos siempre andan en busca de una oportunidad», Newton advirtió que su carácter, incluso su «temperamento» parecía cambiar. Comenzaron a portarse «más como niños de una familia que como esclavos atados con grilletes y cadenas, y realmente se muestran en todos los sentidos más obedientes, amables y considerados que los blancos». Newton se sentía complacido, pero no lo suficiente como para alterar su rutina de vigilancia. Él y la tripulación siguieron fiscalizándolos «como sugieren la costumbre y la prudencia», y citaba la Biblia para subrayar su vulnerabilidad: «[…] si Jehová no guarda la ciudad, en vano

vela la guardia». Eso era cierto en cualquier barco, «y es más visiblemente cierto en un barco negrero».

Cuando el *African* se aproximó a St. Kitts, Newton hizo que los marineros prepararan a la mercancía humana para la venta: les «afeitaron la frente a los esclavos». Temía que el mercado no fuera bueno y que resultara necesario otro viaje, quizás a Jamaica o Virginia. Al comentar su larga estancia en la costa y el tiempo superior al normal que le llevara la travesía hacia América, escribió el 3 de junio: «[…] hace tanto tiempo que tenemos a los esclavos varones a bordo que su paciencia se está acabando, y estoy seguro de que se desmoronarían rápidamente si tuviéramos que hacer otro viaje». En realidad, sus preocupaciones eran infundadas, ya que vendió todo el cargamento de 167 hombres, mujeres y niños en St. Kitts. Tras un viaje de retorno sin incidentes, Newton llegó a Liverpool el 29 de agosto de 1753.

De nuevo, Newton no se había mostrado a la altura de las esperanzas de su patrón, aunque le había ido mejor que en el viaje anterior. Había llevado a bordo a solo doscientos siete esclavos en vez de los doscientos cincuenta que se suponía que cargara, y la tasa de mortalidad había sido mayor que en el primer viaje. Había perdido a cuarenta esclavos, un 19,3 % del total. Le fue mejor con los marineros, de los cuales solo murió uno (de veintisiete). Pero eso no le ahorraba ningún dinero a Manesty. Los cuatro que desertaron y los tres a los que dio de baja sí se lo ahorraban, ya que no había habido que pagarles el salario correspondiente al viaje de regreso a Liverpool. De nuevo, Newton se quejó de que el comercio de esclavos en la Costa de Barlovento estuviera «tan sobrexplotado».

El tercer viaje, 1753-1754

Tras una breve pausa de solo ocho semanas, Newton zarpó de Liverpool el 23 de octubre de 1753 en su tercer viaje como capitán de un barco de esclavos. Manesty lo mantuvo al mando del *African* con el cometido de

volver a la Costa de Barlovento y St. Kitts. Newton contrató a unos cuantos marineros más para este viaje, treinta en total, como había hecho en el primero, probablemente recordando las enfermedades y la amenaza de insurrección de los esclavos. La división del trabajo siguió siendo la misma, con una excepción. Newton llevó a un amigo, un viejo marino llamado Job Lewis, que atravesaba una racha de mala suerte, y que ocupó el cargo de «Voluntario y Comandante del Capitán». Del viaje anterior se volvieron a enrolar cuatro miembros de la tripulación: el primer oficial Alexander Welsh, el segundo oficial James Billinge y los aprendices Robert Cropper y Jonathan Ireland. Los dos primeros tenían incentivos para hacerlo, y los dos últimos probablemente no tenían otra opción. Resulta revelador que ninguno de los marineros comunes volvió a enrolarse. Quizás fuera por los servicios religiosos obligatorios.[241]

También esta vez Newton mantuvo un horario ordenado y metódico: se levantaba temprano, recorría la cubierta, leía dos o tres capítulos de la Biblia, desayunaba. Los domingos celebraba un servicio devocional para la tripulación a las 11:00 a. m. Tomaba el té a las 4:00 p. m., a lo que seguía otra «lección sobre las Escrituras» y una caminata. En los intervalos atendía los asuntos del barco, aunque sus diversos escritos revelan que cada vez estaba menos interesado en las cuestiones mundanas y más en su vocación sagrada. Escribía más acerca de su vida espiritual y menos sobre las rutinas del barco. Aun así, seguía sintiéndose optimista acerca de los negocios. A inicios del viaje escribió: «[…] todos gozamos de buena salud y buen ánimo», y expresaba sus esperanzas de que la travesía fuera rápida. Llegó a la costa de África sin mayores incidentes naturales o de origen humano el 3 de diciembre de 1753.

Newton tuvo que aplicar medidas disciplinarias a la tripulación en varias ocasiones, ninguna tan grave como la amenaza de motín del viaje anterior. El 21 de diciembre enfrentó una situación delicada con el carpintero, quien, por un lado, se había insubordinado, al negarse a obedecer las órdenes de

los oficiales cuando Newton se encontraba fuera del barco, e incluso había «insultado groseramente» al segundo oficial, pero, por otro lado, no había terminado la construcción de la tan imprescindible barricada. Newton le propinó dos docenas de latigazos con el gato, pero añadió: «No podía darme el lujo de ponerle grilletes». Dos días después escribió: «El carpintero trabaja en la barricada». Más tarde, durante la estancia en la costa, tuvo que vérselas con un caso de deserción. Un miembro de la tripulación llamado Manuel Antonio, un marinero portugués que había zarpado de Liverpool, huyó cuando el bote en el que trabajaba hizo una parada en Cachugo. Se había quejado de malos tratos, pero todos los oficiales juraron (lo que quizás no era enteramente cierto) que «nadie lo golpeó nunca». Newton creía que había desertado porque lo habían pillado «robando unos cuchillos y tabaco del bote».[242]

Poco después de llegar a la costa, Newton se enteró de las noticias locales: el *Racehorse* había sido tomado, el *Adventure* estaba «totalmente perdido» debido a una insurrección y el *Greyhound* había perdido a tres miembros de la tripulación asesinados en Kittam. El comercio era lento, y la «villanía» de los comerciantes, grande. Newton pronto se hastió del «ruido, el calor, el humo y los negocios» de la trata. Tuvo un choque con Job Lewis, cuyas maneras profanas minaban la influencia cristiana que aspiraba a ejercer sobre la tripulación. Parece ser que temía ataques procedentes tanto de su barco como del exterior, por lo que hizo una alianza práctica con el capitán Jackson, quien probablemente fuera el hombre con quien había viajado como oficial. También comenzaban a preocuparle «sucios asuntos de dinero», esto es, si su viaje resultaría un nuevo fracaso. Para consolarse, le escribió a su esposa, Mary: «Quizás no seamos ricos: no importa. Somos ricos en Amor». Ese razonamiento no impresionaría a Manesty.[243]

Newton decidió volver a sacar provecho de un desastre. El 30 de diciembre compró el *Racehorse*, presumiblemente a los susus, que lo

habían tomado y probablemente saqueado. Era una embarcación pequeña de cuarenta y cinco toneladas, pero el casco tenía un revestimiento de cobre reciente. Newton pagó por él la modesta suma de ciento treinta libras esterlinas y nombró capitán a su amigo Job Lewis. El barco tenía que ser aprestado para la navegación, lo que llevó unas tres semanas. El 21 de febrero se produjo un gran contratiempo: el capitán Lewis murió. Newton distribuyó su ropa entre los oficiales y promovió al mando de la nave al primer oficial Alexander Welsh. Newton confiaba en que la compra del *Racehorse* le resultara beneficiosa a Manesty, pero, en el fondo, el plan estaba diseñado para provecho propio: enviaría a varios de sus marineros a bordo y zarparía pronto de la costa de África, al cabo de solo cuatro meses, con un cargamento pequeño de ochenta y siete esclavos, reduciendo así la peligrosa estancia en la costa, limitando las muertes y dejando que el *Racehorse* se ocupara de reunir al resto de los esclavos.[244]

El 8 de abril de 1754, un día después de que el *African* zarpara de la costa de África, Newton reflexionaba sobre las noticias y los dichos que circulaban entre los capitanes, y después sobre su propia situación: «Esta ha sido una temporada fatal para muchos en la costa. Creo que nunca he oído hablar de tantos muertos, tantas pérdidas y tanta destrucción en un año. Pero yo he gozado de una salud perfecta, y no he Enterrado ni a blancos ni a negros». (Consideraba que la muerte de Lewis había ocurrido en otro barco, y que, por tanto, no era de su responsabilidad). Pero diez días después, a inicios del cruce del Atlántico, se percató de que se había apresurado demasiado al hablar. Newton enfermó de una fiebre violenta y debilitante. Atormentado por la calentura y la irritación de los ojos, pensó que moriría. Le aterrorizaba la perspectiva de fallecer «en medio de este océano sin sendas, lejos de todos mis amigos», pero aun así decidió «prepararse para la eternidad». Oró y le escribió a Mary una carta de despedida.

Resultó que Newton no había enfermado de «la especie más peligrosa» de fiebre, y que no sufrió los dolores y el delirio que había presenciado tan

a menudo en marinos y esclavos. Permaneció postrado ocho o diez días y se mantuvo «bastante débil y frágil» durante casi un mes después de pasada la fiebre, incluso tras la llegada del barco a St. Kitts el 21 de mayo. Newton creía que una de las razones de que su recuperación hubiera sido tan lenta era que había distribuido generosamente su comida y su bebida «entre los marineros enfermos, antes de enfermar yo también».

Tras un viaje sin incidentes desde St. Kitts, Newton llegó a Liverpool el 7 de agosto de 1754. Su tercer viaje fue el más rápido y, en muchos sentidos, el más fácil de los que realizó, pero resulta imposible saber si fue exitoso en términos económicos. Newton tenía sus dudas. Después de tres viajes consecutivos de incierta rentabilidad, reivindicaba otra medida del éxito. Anunció con orgullo que había logrado realizar «un viaje a África sin experimentar ningún desastre». Hizo un recorrido de las iglesias de Liverpool para dar gracias por sus bendiciones, y en todas partes señalaba que no había perdido ni a marinos ni a esclavos. «En la ciudad se tomó nota y se habló mucho de ello —explicó—, ya que creo que es el primer caso de su tipo». Lo consideraba, por supuesto, una señal de la «divina Providencia».[245]

Dudoso, orgulloso, o ambas cosas a la vez, Newton volvió a ser contratado por Manesty, y pronto asumió el mando de un nuevo barco de esclavos, el *Bee*. Pero dos días antes de zarpar, su carrera y su vida dieron un giro súbito e inesperado. Como escribiría posteriormente: «Dios quiso detenerme enviándome una enfermedad». Newton sufrió una apoplejía, un «ataque violento que amenazaba con una muerte inmediata, y que me dejó durante aproximadamente una hora sin más señales de vida que la respiración». Por consejo de los médicos renunció al mando del barco y dejó para siempre la trata, aunque hay que señalar que no lo hizo por voluntad propia. Al cabo del tiempo consiguió empleo como supervisor de la marea en Liverpool. Pasarían varios años antes de que escribiera una

palabra de crítica sobre la trata, y más de tres décadas antes de que se declarara en contra de ella.

Perdido y encontrado

John Newton consideraba que su desempeño como capitán de un barco de esclavos era una vocación de inspiración divina. Estaba «satisfecho con ella en sentido general, dado que era la tarea que la Providencia me había señalado», escribió. En ocasiones le pedía «al Señor que, cuando lo estimara, me diera una misión más humana y, de ser posible, me colocara donde pudiera tener trato más frecuente con personas y ordenanzas, y donde me viera exento de esas largas ausencias de mi hogar que a menudo eran difíciles de soportar». Pero entre sus reservas, el trabajo inhumano a bordo del barco de esclavos era solo una entre tres razones para preferir otra vocación. En carta dirigida a David Jennings desde la costa de Sierra Leona en agosto de 1752, Newton apuntaba que antes había estado perdido, que había sido «un apóstata depravado e infeliz», pero que ahora, como capitán cristiano de un barco de esclavos, se había «encontrado». Era un cruel remedo de la letra de *Amazing Grace*, el himno que Newton escribiría veintiún años después, en 1773.[246]

El cristianismo de Newton desempeñó un doble papel en su vida a bordo del barco de esclavos. Por un lado, le sirvió de pantalla profiláctica contra la admisión de las cosas inhumanas que en verdad hacía. Podía sentarse en el camarote del capitán y jurar que «le haré el bien a mi prójimo», al tiempo que daba órdenes para garantizar su mortal esclavización. Por otro, su cristianismo limitó, pero no eliminó la crueldad tan común en los barcos negreros. Se instaba a sí mismo a recordar su experiencia de marinero severamente castigado a bordo del *Harwich* y de esclavo maltratado en la isla Plantain. Se exhortaba a no tratar con crueldad a los marineros que organizaran un motín contra él en su segundo viaje. Introdujo cierto limitado paternalismo cristiano en su trato con los marineros, pero

aparentemente no con los esclavos. Y aunque es probable que haya sido menos cruel que la mayoría de los capitanes de barcos negreros del siglo XVIII, se vio enfrentado a un motín de sus marineros y a una insurrección de sus esclavos. Respondió con las cadenas, los látigos y los aplastapulgares: en resumen, con el terror.[247]

Cuando Newton se sentó en el camarote del capitán el 13 de julio de 1753 para escribirle a su esposa a la luz de una vela, hizo un repaso de su vida, sobre todo de su esclavización en 1745 a manos de un comerciante de la isla Plantain, donde se vio «en un estado abyecto de servidumbre y enfermedad». Había recorrido un largo camino en ocho breves años. Ahora estaba casado, tenía algunas propiedades, gozaba de prestigio y estaba orgulloso de su cristianismo. Le explicaba a Mary que Dios «me sacó, debo decirlo así, de la tierra de Egipto, de la servidumbre; de la esclavitud y el hambre en la costa de África y me llevó a mi actual situación». Su actual situación consistía en un pequeño mundo de madera que compartía con ochenta y siete hombres, mujeres y niños que transportaba por el Atlántico hacia una servidumbre incluso más total. Puede que Newton hubiera escapado de Egipto, pero ahora trabajaba para el faraón. Era incapaz de advertir el paralelo.[248]

---

[215] John Newton, *Letters to a Wife, Written during Three Voyages to Africa, from 1750 to 1754*, Nueva York, 1794 (1793), pp. 61-62.

[216] «Amazing Grace», en *The Works of the Reverend John Newton, Late Rector of the United Parishes of St. Mary Woolnoth and St. Mary Woolchurch-Haw, Lombard Street, London*, Edimburgo: Peter Brown and Thomas Nelson, 1828, pp. 538-539; John Newton, *Thoughts upon the African Slave Trade*, Londres, 1788; testimonio de John Newton, 1789, en *HCSP*, 69, pp. 12, 36, 60, 118; 73, pp. 139-151. Para un recuento de la vida de Newton como ministro, ver D. Bruce Hindmarsh, *John Newton and the English Evangelical Tradition: Between the Conversions of Wesley and Wilberforce*, Oxford: Clarendon Press, 1996. Para una historia de su himno más famoso, ver Steve Turner, *Amazing Grace: The Story of America's Most Beloved Song*, Nueva York: Ecco Press, 2002.

[217] John Newton, *Journal of Slave Trader, 1750–1754*, ed. de Bernard Martin y Mark Spurrell, Londres: Epworth Press, 1962; Newton, *op. cit.*, Nueva York, 1794 (1793); John Newton Letterbook

(«A Series of Letters from Mr.—— to Dr. J—— [Dr. David Jennings]»), 1750-1760, 920 MD 409, Liverpool Record Office; John Newton, diarios, 22 de diciembre de 1751-5 de junio de 1756, General Manuscripts C0199, Seeley G. Mudd Manuscript Library, Princeton University; Thomas Haweis, *An Authentic Narrative of Some Remarkable and Interesting Particulars in the Life of Mr. Newton, Communicated, in a Series of Letters to the Rev. Mr. Haweis, Rector of Aldwinkle, Northamptonshire*, Filadelfia, 1783 (1764).

[218] Las citas de esta sección son de *ibid.*, pp. 14, 22, 29, 33, 36-37, 41, 44, 43, 47, 56, 57, 58, 74, 76, y de otras fuentes que se indican en los párrafos correspondientes.

[219] John Newton a David Jennings, 29 de octubre de 1755; Newton Letter-book, f. 70.

[220] Newton, *op. cit.*, Londres, 1788, p. 98.

[221] Newton, *op. cit.*, Nueva York, 1794 (1793), pp. 21-22.

[222] Newton, *op. cit.*, Londres, 1788, p. 101. Un miembro de la tripulación y tres o cuatro africanos resultaron muertos en la insurrección. Ver testimonio de Newton, *HCSP*, 73, p. 144. Para más información sobre ese viaje, ver *TSTD*, n.º 90350.

[223] Newton a Jennings, 29 de agosto de 1752, Newton Letter-book, ff. 28-30. Las citas de esta sección son de Newton, *op. cit.*, ed. de Bernard Martin y Mark Spurrell, Londres: Epworth Press, 1962, pp. 2, 9-10, 12-15, 17-22, 24-25, 28-34, 37-38, 40, 42-43, 48-50, 52, 54-56, 59, y de otras fuentes que se indican en los párrafos correspondientes.

[224] *TSTD*, n.º 90350.

[225] Para otro ejemplo de puesta a punto de las colisas a la hora de la comida, ver «Voyage to Guinea, Antego, Bay of Campeachy, Cuba, Barbadoes, &c.», 1714-1723, Add. Ms. 39946, f. 10, BL.

[226] *Creed* es «credo»; *true* es «veraz», «verdadero». *(N. de la T.)*.

[227] Newton, *op. cit.*, Londres, 1788, pp. 106, 107.

[228] Newton, *op. cit.*, Nueva York, 1794 (1793), p. 29.

[229] Newton, *op. cit.*, Londres, 1788, pp. 110-111; testimonio de John Newton, *HCSP*, 69, p. 118; 73, pp. 144, 145.

[230] Sobre el aprovisionamiento en la costa de África Occidental, ver Stephen D. Behrendt, «Markets, Transaction Cycles, and Profits: Merchant Decision Making in the British Slave Trade», *William and Mary Quarterly*, 3.ª serie, 58, 2001, pp. 171-204.

[231] Newton, *op. cit.*, Londres, 1788, p. 110.

[232] Newton, *op. cit.*, Nueva York, 1794 (1793), p. 86; anotación del 22 de diciembre de 1751, diarios de Newton, ff. 2, 5. Las citas de esta sección son de Newton, *op. cit.*, ed. de Bernard Martin y Mark Spurrell, Londres: Epworth Press, 1962, pp. 65, 69-72, 75-77, 80-81, y de otras fuentes que se indican en los párrafos correspondientes.

[233] *TSTD*, n.º 90418. Las labores de la tripulación en este viaje eran esencialmente las mismas que en el anterior: el carpintero se encargaba de los mamparos y los compartimentos, las plataformas y la barricada; el armero, de las armas de pequeño calibre y las colisas; el contramaestre, de las redes; todos los demás se hacían cargo de la labor fundamental de gobernar el barco.

[234] Newton, *op. cit.*, Nueva York, 1794 (1793), pp. 77, 71-72; anotación del 13 de agosto de 1752, diarios de Newton, f. 37; Haweis, *op. cit.*, Filadelfia, 1783 (1764), pp. 85-86.

[235] Anotación del 23 de julio de 1752, diarios de Newton, f. 23. Alrededor de esta época, Newton le escribió al teólogo anglicano David Jennings para proponerle que alguien (él mismo, en realidad) escribiera un manual de instrucción religiosa especial para marineros, que consistiera en una combinación breve y sencilla de versículos bíblicos, oraciones y sermones, todos encaminados a abordar «las tentaciones y debilidades particulares que se presentan en los viajes al extranjero». Ver Newton a Jennings, 29 de agosto de 1752, Newton Letter-book, f. 37.

[236] Sobre la carta colectiva, ver Marcus Rediker, *Between the Devil and the Deep Blue Sea: Merchant Seamen, Pirates, and the Anglo-American Maritime World, 1700–1750*, Cambridge: Cambridge University Press, 1987, pp. 234-235.

[237] Anotación del 19 de noviembre de 1752, diarios de Newton, ff. 49-50.

[238] *Ibid.* Para más información sobre el *Earl of Halifax*, ver *TSTD*, n.º 77617.

[239] *Ibid.*

[240] Anotación del 11 de diciembre de 1752, diarios de Newton, ff. 61, 64.

[241] *TSTD*, n.º 90419. Las citas de esta sección son de Newton, *op. cit.*, Nueva York, 1794 (1793), pp. 118-120, 126, 129-130, 143, 149, 188, y de otras fuentes que se indican en los párrafos correspondientes.

[242] Newton, *op. cit.*, ed. de Bernard Martin y Mark Spurrell, Londres: Epworth Press, 1962, pp. 88, 92-93.

[243] *Ibid.*, p. 88.

[244] *Ibid.*, pp. 92-93.

[245] Anotación del 29 de agosto de 1753, diarios de Newton, f. 88.

[246] Newton, *op. cit.*, Nueva York, 1794 (1793), pp. 83-84; Haweis, *op. cit.*, Filadelfia, 1783 (1764), p. 95; Newton a Jennings, 29 de agosto de 1852, Newton Letter-book, f. 26; «Amazing Grace», en *The Works of the Reverend John Newton*, Edimburgo: Peter Brown and Thomas Nelson, 1828, pp. 538-539; testimonio de Newton, *HCSP*, 73, p. 151.

[247] Anotación del 8 de diciembre de 1752, diarios de Newton, f. 53.

[248] Newton, *op. cit.*, Nueva York, 1794 (1793), p. 137. Ver también testimonio de Newton, *HCSP*, 73, p. 151.

07

El infierno del capitán

Familiares, amigos y personas queridas se congregaron en los muelles de Liverpool para despedir a los hombres del barco negrero *Brownlow*, entre ellos al primer oficial John Newton, cuando partían hacia la Costa de Barlovento, en África, a inicios de 1748. El comercio de esclavos de Liverpool florecía, lo que era fuente tanto de oportunidades como de peligros para sus moradores. Los deseos de un «buen viaje» eran, literalmente, expresión de una esperanza. Los comerciantes y capitanes en ocasiones colocaban anuncios de viajes próximos en lugares de culto los domingos por la mañana, y pedían a las congregaciones que mencionaran el nombre de cada una de las personas a bordo cuando oraran por un viaje seguro y exitoso. Por tanto, todos sabían que la mano que decía adiós desde el muelle podía ser la postrera comunicación con cualquiera de los miembros de la tripulación, desde el capitán hasta el grumete. La muerte en el mar, sobre todo en el comercio esclavista, «no respetaba a nadie» y podía golpear en cualquier momento debido a un accidente, una enfermedad o un acto de voluntad humana. Esas partidas para viajes largos y peligrosos siempre tenían una carga emotiva.[249]

El capitán Richard Jackson permanecía sobre el alcázar del *Brownlow*, sin dar ninguna señal de que lo afectara el sentimiento colectivo de la ocasión. Sin embargo, era sumamente consciente de que en el mismo

momento en que el barco zarpaba del muelle comenzaban a ocurrir en él profundos cambios. Él y sus hombres le decían adiós a la sociedad de tierra por un extenso período de tiempo, de un año o más, y navegaban a lugares donde el alcance de instituciones sociales como la familia, la Iglesia, la comunidad y el Gobierno era escaso. «Con una expresión acorde en el rostro», rememoraría Newton años más tarde, el capitán Jackson, quizás desdeñoso del tono religioso de la ocasión, se despidió de los congregados en el muelle y musitó para sí: «¡Ahora tengo mi propio Infierno!».

Los capitanes detentaban tanto poder porque ocupaban una posición estratégica en la economía capitalista internacional, que se encontraba en rápida expansión. Ese poder se derivaba de las costumbres marítimas, pero también de la ley y la geografía social. El Estado le daba licencia al capitán para utilizar los castigos corporales a fin de mantener «la subordinación y la regularidad» de la tripulación, a fin de que cumpliera su misión de vincular los mercados del mundo. La resistencia a su autoridad podía interpretarse en un tribunal como un motín o una insurrección, ambos castigados con la horca. El aislamiento geográfico del barco, lejos de las instituciones que gobernaban la sociedad, era tanto una fuente como una justificación de los poderes extraordinarios del capitán.[250]

El capitán de un barco de esclavos, como Richard Jackson, era la más poderosa encarnación del arquetipo. Como otros capitanes, era una especie de artesano: un operario altamente cualificado y experimentado de una máquina compleja. Poseía conocimientos técnicos acerca del funcionamiento del barco, conocimientos sobre la naturaleza —los vientos, las mareas y corrientes, las tierras, los mares y el cielo— y conocimientos sociales acerca de cómo manejar a una gran variedad de personas. Trabajaba como comerciante multicultural en mercados lejanos. Se comportaba como un jefe, como el coordinador de un grupo heterogéneo y a menudo indócil de asalariados. Hacía las veces de guardián, carcelero y amo de esclavos para transportar a cientos de prisioneros de un continente a

otro a través de una vasta extensión marina. Para triunfar en todos esos roles, el capitán tenía que ser capaz de «ejercer el mando» sobre sí mismo, el barco, una vasta suma de propiedades, sus trabajadores y sus cautivos. [251]

El camino hacia el barco

«¡CROW! ¡CUÍDATE EL OJO!», le ordenó el comerciante de esclavos de Liverpool William Aspinall a su capitán tuerto, Hugh Crow, a quien enviaba a Bonny a comprar un gran cargamento de esclavos en julio de 1798. Crow ya había realizado cinco viajes a África y continuaría una larga y exitosa carrera como capitán de barco de esclavos, ya que hizo cinco viajes más y uno de los últimos antes de la abolición de la trata en 1807. Crow escribió unas memorias de su vida en la trata, publicadas póstumamente por sus amigos, en 1830. En ellas explicaba cómo llegó desde el lugar de su nacimiento hasta el camarote de capitán de un barco esclavista.[252]

Crow nació en 1765 en Ramsey, en la costa norte de la isla de Man, ubicada en el mar de Irlanda a unos ciento treinta kilómetros al noroeste de Liverpool, zona en la que la fuerza gravitacional de la floreciente ciudad portuaria se hacía sentir con toda su fuerza. Desde joven era ciego del «ojo de estribor», pero desde muy temprana edad quiso dedicarse al mar. Su padre era un artesano respetable que trabajaba en los muelles. «Criado en un pueblo portuario —explicaba—, adquirí de manera natural la inclinación por una vida en el mar».

Colocado por su padre como aprendiz con un constructor de barcos de Whitehaven, Crow trabajó allí dos años y obtuvo cierta educación antes de embarcarse por primera vez, a los diecisiete años, en un viaje de comercio de carbón. En los siguientes cuatro años viajó a Irlanda, Barbados, Jamaica, Charleston, Terranova y Noruega, entre otros lugares. Sufrió mareos, un trabajo extenuante en la bomba, un huracán, maltratos de sus compañeros marinos; estuvo a punto de ahogarse (lo salvaron sus compañeros marinos)

y participó en un motín (junto a sus compañeros marinos) contra un capitán borracho e incompetente. Al cabo de cinco viajes, Crow había completado su período de aprendizaje y era un marinero competente. Mantenía su único ojo bien abierto en busca de una oportunidad. Estudió navegación, se compró un cuadrante y empezó a ascender por la jerarquía marítima.

Desde el principio sentía «un prejuicio» contra el comercio de esclavos, o al menos eso decía, pero se sintió tentado por una oferta de ir como primer oficial del *Prince* a la Costa del Oro en octubre de 1790. Hizo otros cuatro viajes a África como oficial, después de los cuales Aspinall le ofreció por primera vez el puesto de capitán. Tras dieciséis años en el mar, la mitad de ellos en el comercio de esclavos, Crow, que ya tenía treinta y tres años, se hizo cargo del timón del *Mary*, un barco de trescientas toneladas.[253]

El capitán que Aspinall contrató en 1798 era bastante típico en lo que respecta a sus orígenes, si no al número de sus ojos y su capacidad para sobrevivir practicando un oficio letal. La mayoría, como Crow, se convertían en capitanes de barcos esclavistas después de tomar numerosas decisiones menores y no una sola gran decisión. Crecían junto a los muelles, estaban «criados en el mar», subían a bordo de un barco de esclavos por una u otra vía (quizás no por opción), sobrevivían al primer viaje, ascendían lentamente por la escala laboral del barco, adquirían experiencia, se hacían de una reputación entre capitanes y comerciantes, y finalmente lograban ser capitanes de sus propias naves. El historiador Stephen Behrendt ha hallado que el 80 % de los capitanes de barcos esclavistas británicos que zarparon fundamentalmente de Liverpool y Bristol entre 1785 y 1807 provenían de ambientes comerciales. Unos pocos eran hijos de comerciantes, por lo general de medios modestos. Algunos, como John Newton, eran descendientes de capitanes de barcos, otros de capitanes de barcos de esclavos, como los de las familias Noble y Lace en Liverpool y la familia D'Wolf en Rhode Island. Pero la mayoría eran, como Crow, hijos de uno u otro tipo de artesanos de los muelles. Las relaciones

familiares a menudo despejaban el camino hasta el camarote del capitán, pero solo tras una considerable experiencia en el mar. Como promedio, el primer nombramiento como capitán de un barco de esclavos se producía a los treinta años en Liverpool y a los treinta y uno en Bristol. El camino que llevaba al barco era similar para los capitanes de la trata en Rhode Island, aunque los capitanes norteamericanos no solían especializarse en ella. El historiador Jay Coughtry halló que los capitanes solo hacían un promedio de 2,2 viajes a África, pero en el seno del grupo que estudió, cincuenta capitanes hicieron cinco viajes o más cada uno. Un escritor que conocía a varias familias involucradas en la trata británica observó que «tal es la peligrosa naturaleza del Comercio de Esclavos que la generalidad de los Capitanes de embarcaciones empleados en ella se siente afortunada si escapa con vida y salud a la realización de cuatro viajes». Y *afortunada* es la palabra precisa, porque un capitán que sobrevivía a cuatro viajes o más probablemente había logrado reunir una pequeña fortuna, mucho mayor que la que la mayoría de los hombres de su clase de origen podía aspirar a amasar. Era un oficio arriesgado pero lucrativo, libremente elegido.[254]

Capital mercantil

El capitán recibía su nombramiento de un comerciante o grupo de comerciantes que eran propietarios del barco y financiaban el viaje. Una vez contratado, era un empleado y un agente comercial, responsable de propiedades sustanciales en un comercio complejo, arriesgado, potencialmente desastroso, que pronto se realizaría lejos de los ojos y, por ende, del control de los inversionistas. El comerciante de Liverpool David Tuohy resumió esa realidad en su carta de 1782 al capitán Henry Moore del *Blayds*: usted «es responsable de un gran Capital», le explicaba y «le conviene mostrarse muy circunspecto en todo su proceder y muy atento a todas las minucias de su Conducta». Algunos barcos de esclavos, junto con sus cargamentos, llegaban a valer de diez mil a doce mil libras esterlinas, lo

que equivale aproximadamente a entre 1,6 y 2 millones de dólares en la actualidad. El poder del capitán dependía en primerísimo lugar de su relación con los capitalistas.[255]

Lo que ofrecían los capitanes a cambio era su experiencia, básicamente de dos tipos. La más general era la experiencia marítima, su conocimiento personal de la navegación y de las cosas relacionadas con el mar, y una historia personal de mando de marineros y barcos. La experiencia de la trata misma era más específica. La primera era necesaria, la segunda no, aunque resultaba muy deseable, dado que lo que sabían los comerciantes sobre la trata variaba mucho. Unos pocos, como David Tuohy, habían sido capitanes de barcos de esclavos ellos mismos, y habían acumulado un capital que les había permitido sumarse a las filas de los inversionistas. Sabían exactamente lo que sucedía en esos barcos, y aportaban a sus negocios vastos conocimientos prácticos. Pero la mayoría de los comerciantes de esclavos nunca había navegado en un barco negrero, nunca había ido al África, nunca había experimentado la travesía atlántica. Conocían las potencialidades y los riesgos de la trata, y sabían algo sobre los mercados atlánticos en los que se introducían, pero muchos de ellos no tenían una clara idea de lo que realmente sucedía a bordo de un barco de esclavos. Los comerciantes de Newport Jacob Rivera y Aarón López le confesaron su inexperiencia al capitán William English en 1772: «[…] no tenemos ningún criterio sobre el comercio en la Costa de Barlovento». Buena parte de lo que era necesario saber sobre el comercio de esclavos solo podía aprenderse en la práctica. El comerciante Thomas Leyland le escribió al capitán Charles Watt, veterano de cinco viajes a África en busca de esclavos: «Confiamos en su larga experiencia en el Congo». La mayoría de los propietarios de barcos de esclavos querían al timón un capitán experimentado y confiable, un «buen administrador» de sus propiedades.[256]

Los comerciantes les escribían reveladoras cartas con sus instrucciones a los capitanes que empleaban. Detallaban cómo debía proceder el capitán: cuándo y hacia dónde zarpar y cómo conducir los negocios en su condición de agente en quien delegaban. Esas cartas variaban considerablemente, en parte debido a diferencias regionales en la conducción de los negocios, y en parte debido a las distintas experiencias y caracteres de los comerciantes que las escribían y los capitanes que las recibían. Los comerciantes que habían sido capitanes de barcos de esclavos a menudo escribían cartas largas y detalladas, al igual que los que daban instrucciones a un capitán con una experiencia limitada. Los comerciantes que ya habían empleado a un capitán y confiaban en sus conocimientos y su conducta escribían cartas más breves. Lo que resalta a la larga es la similitud de esas cartas, lo que indica la existencia de una continuidad general en la organización y la conducción de la trata.[257]

A menudo, las cartas resumían los conocimientos más generales sobre el funcionamiento del comercio de esclavos y, por lo general, expresaban los más profundos temores de los inversionistas. Reiteraban en particular tres cosas que podían «dar por resultado la Ruina total y la destrucción de su Viaje», a saber, los accidentes, los motines y las insurrecciones de marineros y esclavos, y, sobre todo, una mortalidad incontrolada. Thomas Leyland le advertía en 1803 al capitán Caesar Lawson, del *Enterprize*, que se cuidara de «Insurrecciones, Motines e Incendios». Como a otros comerciantes, también le preocupaba «una gran mortalidad tanto de negros como de europeos» en la trata.[258]

La mayoría de las cartas especificaba una travesía desde un puerto de origen —por ejemplo, Bristol, Inglaterra, o Bristol, Rhode Island— hasta uno o más lugares de África, un cruce inverso del Atlántico hasta un puerto antillano o norteamericano y un viaje de regreso al punto original. Ocasionalmente, el comerciante especificaba un tratante africano o europeo al que el capitán debía comprar los esclavos, el rey de Barra o el viejo

Plunkett de la Royal African Company. A veces el comerciante le proporcionaba al capitán los nombres de agentes que se encargarían de la venta del «cargamento» en Jamaica o Virginia. Las contingencias formaban parte integral del entendido, ya que el capitán debía ser capaz de responder al cambio de los mercados en ambos lados del Atlántico. Buena parte se dejaba, como escribió un comerciante, a «su prudencia y Discreción para hacer lo que la Ocasión le indique».[259]

En África se comerciaba con diversas mercancías. Los inversionistas les daban órdenes a los capitanes de intercambiar textiles, objetos de metal (cuchillos, azadas, calderos de bronce), armas de fuego y otros bienes manufacturados por marfil o «colmillos», en parte, como expresara un comerciante, porque «no hay Mortalidad a la que temer». Unos cuantos querían oro (sobre todo a inicios del siglo XVIII), sándalo africano (por el tinte), cera de abeja, aceite de palma o malaguetas. Un capitán recibió órdenes de conseguir productos diversos, incluidas «curiosidades». Pero, por supuesto, el principal objeto de las compras durante el siglo XVIII eran los seres humanos.[260]

La mayoría de los comerciantes daban instrucciones a sus capitanes de comprar personas jóvenes, y quienes no lo mencionaban específicamente consideraban que estaba implícito. Humphry Morice quería personas entre las edades de doce y veinticinco años, dos varones por cada mujer, lo que era típico. Thomas Leyland quería sobre todo hombres, pero en una proporción diferente: una mitad de «negros Varones de Primera de entre 15 y 25 años», tres octavas partes de niños varones «de entre 10 y 15» y una octava parte de mujeres «de 10 a 18», todos «de buena constitución, pecho amplio, vigorosos y sin imperfecciones corporales». James Laroche, por su parte, prefería a las niñas de entre diez y catorce años, «muy negras y hermosas». Un funcionario de la South Sea Company hizo una petición escalofriante en 1717 de «todas Vírgenes». Las personas fuertes, saludables, jóvenes tenían más posibilidades de sobrevivir la estancia en la costa y de

«soportar el cruce». En sentido opuesto, los comerciantes en ocasiones indicaban a los capitanes que evitaran a «los Hombres viejos o a las Mujeres de pechos caídos» y a todos los que tuvieran defectos físicos como hernias o cojera.[261]

En las instrucciones se especificaban los salarios de los oficiales, pero no los de los marineros, quienes firmaban contratos directos, por lo general negociados con el capitán. Los pagos a los oficiales, el médico y el propio capitán eran más complejos, ya que incluían, además de los salarios, comisiones y gajes. Un ejemplo detallado de esos arreglos aparece en una carta de instrucciones dirigida en 1776 por un grupo de comerciantes al capitán Thomas Baker de la bricbarca *Africa*. Baker recibiría cinco libras esterlinas al mes más una comisión equivalente al valor de cuatro esclavos por cada cien entregados y vendidos, al precio promedio de venta. También recibiría siete esclavos de «privilegio», que se comprarían con el capital de los comerciantes y se venderían para su propio beneficio al precio imperante en el mercado. A los otros oficiales se les pagaría, además de sus salarios (por lo general de cuatro libras esterlinas al mes), lo siguiente: al primer oficial, el señor William Rendall, dos esclavos de «privilegio»; al segundo oficial, el señor Peter Birch, un esclavo de «privilegio»; y al doctor Thomas Stevens, un esclavo de «privilegio» más «la capitación», esto es, un chelín por cada africano que llegara vivo a Tobago. Esto último era «un incentivo para que los atendiera hasta el lugar de la Venta».[262] El barco de Baker naufragó antes de llevar esclavos a bordo, pero si el viaje hubiera transcurrido como estaba planeado, el capitán habría recibido cinco libras al mes durante doce meses, el equivalente del valor de diez esclavos (sobre doscientos cincuenta, a veintiocho libras cada uno) y otros siete esclavos al mismo valor. Por tanto, habría obtenido alrededor de 536 libras por el viaje, lo que equivale a 100.000 dólares en la actualidad. El marinero común habría ganado 24 libras, equivalentes a 4.500 dólares. En un barco de mayores dimensiones (cuyo viaje probablemente sería más prolongado), el

capitán podría haber ganado entre 750 y 1.000 libras, como hicieron Robert Bostock en 1774 (774 libras) o Richard Chadwick (993 libras), un poco antes, en el año de 1754.[263] El capitán James Penny perdió a 14 marineros y 134 esclavos en un viaje realizado entre 1783 y 1784, pero aun así obtuvo 1.940 libras, lo que equivale a más de 342.000 dólares al valor actual.[264]

Obviamente, «el privilegio» y «la aventura» (trasladar a un esclavo comprado con dinero propio libre de costos de transporte producían entradas mucho mayores y separaban a los oficiales de los marineros comunes, lo que, después de todo, era lo que se buscaba.[265] El acuerdo salarial encadenaba los intereses del capitán (y de los oficiales de mayor graduación) al viaje y, por tanto, al inversionista o, dicho en otras palabras, hacía que todos, especialmente el capitán, tuvieran un interés material en el éxito del viaje. Al hacer del capitán un socio que compartía los riesgos, los comerciantes imponían la dura disciplina del interés personal. Como le explicara Matthew Strong al capitán Richard Smyth en 1771, «obra tanto en su interés como en el nuestro traer un cargamento bueno y saludable».[266]

El siguiente asunto de importancia era la conducción del viaje: cómo preservar el barco y su orden social. Sobre este punto, los comerciantes daban instrucciones generales sobre cómo mantener el barco limpio, reparado y funcional («cuide el Fondo de su Embarcación»), embarcar las provisiones adecuadas y cuidar de los marineros y los esclavos, además de mantener la disciplina entre ambos. Los comerciantes también solían ordenarle al capitán que cooperara con otros capitanes (también empleados por ellos) mientras estuvieran en la costa de África, y que les escribieran para mantenerlos informados cada vez que tuvieran oportunidad.[267]

Unos pocos propietarios de embarcaciones trataban de dirigir los menores detalles del viaje. Uno de esos era el comerciante de Liverpool James Clemens, quien había realizado tres viajes a Angola en la década de 1750 y tenía muchas opiniones formadas acerca de cómo se debían hacer las cosas. Le escribió instrucciones detalladas al experimentado capitán

William Speers cuando este se alistaba para llevar el *Ranger* a Angola y después a Barbados en 1767. Clemens exigía que el barco fuera «limpiado» y «atemperado» de una manera particular, de modo que la cubierta inferior estuviera seca y, por tanto, resultara más saludable para los esclavos. Tenía opiniones muy firmes sobre el aire fresco y la ventilación, y le explicaba a Speers no solo por qué no debía colocar el bote y la yola cerca de los enjaretados, para que no obstruyeran el paso del aire, sino también cómo usar una «gavia» para enviar el aire hacia el compartimento de los hombres bajo cubierta. Clemens quería que se bañara a los esclavos en las tardes; debían «frotarse unos a otros con un Trapo todas las Mañanas, lo que facilitará la Circulación y evitará las Inflamaciones». Deseaba que se los alimentara de cierta manera, porque los esclavos de Angola estaban «acostumbrados a ingerir muy poca comida en su País» y, por tanto, no se los debía sobrealimentar. Quería a «unos cuantos blancos siempre armados» para evitar las insurrecciones, no solo porque una rebelión resultaría peligrosa, sino porque si los hombres lo intentaban y fracasaban «se ponen taciturnos después y nunca están Tranquilos». Algunos serían presas de la melancolía y se consumirían, así que lo mejor era prevenir un levantamiento. Clemens también indicaba que la tripulación debía recibir un poco de *brandy* y tabaco de cuando en cuando para «encariñarlos (si se les da con prudencia) a usted y al Barco». Alertaba a Speers sobre las fogatas cerca de los toneles combustibles de *brandy*: «[…] no permita que se lleven Luces a la Bodega para buscar Brandy, sea cual sea el pretexto». Tras decirle esto y más, dejaba el resto generosamente a la discreción de Speers.[268]

Los comerciantes temían todo tipo de accidentes, especialmente los naufragios, pero en sus instrucciones se concentraban en los que consideraban accidentes prevenibles. En un barco de madera, un incendio era especialmente peligroso. «Sobre todo —escribía Thomas Leyland—, tenga cuidado con un Incendio, cuyas consecuencias son extremadamente

horribles». Las velas encendidas debían ser usadas con suma precaución. David Tuohy escribió: «Tenga cuidado con su Pólvora y su Brandy, porque suceden muchos accidentes con ambos». Se sabía de barcos de esclavos que explotaban, accidentalmente o como consecuencia de una rebelión de los cautivos.[269]

La resistencia de los marineros y los esclavos era una segunda causa de preocupación. Se sabía que los marineros malversaban, desertaban y se amotinaban. A los capitanes se les instaba a vigilar atentamente el cargamento, sobre todo el ron y el *brandy*, para que los marineros no se hicieran con esas bebidas por su cuenta. También tenían que ser cuidadosos en la asignación de tareas, como manifestaba James Clemens: «[…] no permita que personas Insubordinadas o ebrias y problemáticas vayan en los Botes a buscar Esclavos». El temor tenía dos causas. Si los marineros desertaban con la falúa o la yola, el capitán no solo perdía brazos, sino también una embarcación crucial para el proceso de esclavización. La preocupación final era el motín declarado, la captura del barco por la tripulación, que ocurrió muchas veces a lo largo del siglo XVIII y constituía una preocupación potencial de todo comerciante.[270]

Los comerciantes temían los suicidios y, sobre todo, la insurrección de los esclavos. Isaac Hobhouse y los demás copropietarios de su nave aconsejaban en 1725 que se coartara la libertad de movimientos de los esclavos con cadenas y redes «por temor a que se rebelen o se lancen por la Borda». Humphry Morice le indicó al capitán Jeremiah Pearce en 1730 que «resulta aconsejable que esté preparado para lo Peor que pueda ocurrirle en el Curso del viaje que emprende y sobre todo que esté siempre en Guardia y en actitud de defensa contra la Insurrección de sus negros». Los propietarios instaban siempre a mantener la vigilancia, y a emplear centinelas armados de manera consistente y visible. Un propietario anónimo de Nueva Inglaterra le escribió al capitán William Ellery en 1759: «Dado

que cuenta con armas y hombres, no tengo duda de que hará buen uso de ambos si se requiere».[271]

El centro de la empresa consistía en mantener la disciplina. Los comerciantes asumían que el capitán gobernaría de manera apropiada a la tripulación y a los esclavos, y que ello incluiría el empleo de la violencia para dejar sentado el ejemplo, lo que formaba parte establecida de la vida marítima. También sabían que la violencia podía convertirse fácilmente en crueldad, y que podía conducir a resultados catastróficos si provocaba reacciones como un motín de los marineros o una insurrección de los esclavos. De ahí que trataran de fijar los límites entre el orden y el abuso, o, como expresara Hugh Crow, entre la severidad y la crueldad, y que alentaran la primera y prohibieran la segunda. Humphry Morice solía decir a sus capitanes: «Cuide a sus negros y sea bondadoso con ellos, y no permita que los maltraten sus oficiales ni sus Marinos».[272]

El trato que dispensar a los esclavos era un asunto espinoso, y comerciante tras comerciante describían el difícil equilibrio al que aspiraban: se debía tratar a los esclavos bondadosamente, pero no demasiado. Se debía actuar «con tanta lenidad como admita la seguridad». Otro añadía: «Durante la Compra y la Travesía de África a América sin duda verá la Conveniencia de tratar a los Esclavos con todas las Atenciones y la indulgencia que exige la Humanidad y permite la Seguridad». Esa afirmación fue lo más próximo a una admisión por parte de los propietarios de que el terror era esencial para gobernar un barco de esclavos. La instrucción admitía muchas interpretaciones.[273]

Parece ser que solo un comerciante, Robert Bostock, de Liverpool, amenazó con castigar a un capitán si maltrataba a los esclavos. En 1791, tras el crecimiento del movimiento abolicionista en Inglaterra y en todo el Atlántico, Bostock le escribió al capitán James Fryer, del *Bess*: «Deseo en particular que cuide de tratar a sus esclavos con la mayor Humanidad y que no los golpee por ningún motivo ni permita que sus Oficiales o su Gente los

hagan víctimas de los menores malos tratos, porque si se prueba que ha maltratado a los Esclavos o ha hecho que los maltraten sus Oficiales, etc., perderá en ese caso su privilegio y Comisiones». Esta era una amenaza seria, ya que los ingresos provenientes de la comisión y los privilegios representaban la tajada del león de la paga del capitán. Pero no existen evidencias de que Bostock o ningún otro comerciante hayan castigado a algún capitán por maltratar a los esclavos.[274]

El mayor temor de un comerciante era, con mucho, la mortalidad, que podía ser efecto de un accidente, un motín o una insurrección, pero más comúnmente de la aparición de enfermedades. Ese peligro crónico pendía sobre marineros y esclavos, y también sobre los oficiales y el propio capitán. Los propietarios de la bricbarca *Africa*, de Bristol, le escribieron al capitán George Merrick en 1774: «En caso de su Muerte que confiamos que Dios no permita su Primer Oficial el señor John Matthews tomará el Mando de su Barco y seguirá nuestras Órdenes e Instrucciones y lo mismo quienes lo sucedan». Entre 1801 y 1807, alrededor de uno de cada siete capitanes murió en el transcurso del viaje, lo que implicaba que los comerciantes tenían que preparar una cadena de mando con uno y en ocasiones dos oficiales listos para hacerse cargo de la situación. La propia fragilidad del poder a bordo del barco pudo haber incrementado su inclemencia.[275]

De todos era sabido que África Occidental era «un cementerio de marineros». De ahí que los comerciantes hicieran frecuentes comentarios acerca de la necesidad de ocuparse de su salud. Aconsejaban que se los mantuviera sobrios, dado que se creía que la embriaguez en los trópicos contribuía a una muerte prematura. También solicitaban que se les proporcionaran los cuidados adecuados, «especialmente si tienen una enfermedad o Malestar», y que no se abusara de ellos ni se les hiciera trabajar excesivamente en un clima tórrido. Algunos comerciantes se daban cuenta de que podía haber una relación entre la mortalidad de los marineros

y la de los esclavos: «Le recomendamos el cuidado de sus blancos, porque cuando la Tripulación está saludable es capaz de cuidar de los negros».[276]

La salud de los esclavos era aún más importante. Thomas Starke lo puso en evidencia al escribirle al capitán James Westmore en 1700: «[…] todo el beneficio del Viaje depende de su cuidado en Preservar las vidas de los negros». Dos comerciantes norteamericanos, Joseph y Joshua Grafton, señalaron lo mismo en 1785: «[…] casi todo su viaje depende de la salud de los esclavos». Un grupo de comerciantes llegó a decirle a su capitán que se asegurara de llevar ovejas y carneros en el barco para hacer «caldo de carne» para que los marineros se lo dieran, de su mano, a los esclavos enfermos. Con el paso del tiempo, los comerciantes tomaron cada vez más conciencia de que las largas estancias en la costa a menudo traían como resultado un mayor número de muertes. Robert Bostock le escribió al capitán Samuel Gamble en 1790 que las estancias y las travesías cortas rara vez tenían una tasa de mortalidad alta. Algunos comerciantes incluso aconsejaban a sus capitanes abandonar la costa antes de que el barco estuviera lleno de esclavos para reducir la mortalidad: como escribiera un grupo de inversionistas de Bristol en 1774, «cuando tenga la mitad de los esclavos no se quede demasiado tiempo si existe posibilidad de partir dado que el riesgo de Enfermedad y Muerte se hace grande allí».[277]

Por más que trataran de controlar los detalles de sus viajes, los comerciantes sabían que todo dependía del buen juicio y la discreción del capitán. Como escribieran Joseph y Joshua Grafton en 1785, «sometemos la conducción del viaje a su buen juicio y prudente dirección, sin dudar que hará su mejor esfuerzo para servir nuestros intereses en todos los casos». Ello era necesario en parte porque el acuerdo entre comerciante y capitán estaba concebido en el marco de una «costumbre» marítima que le daba al capitán una gran autoridad en alta mar, y en parte porque el comercio con África era impredecible y se realizaba a gran distancia de los puertos europeos y norteamericanos. Los planes más elaborados podían naufragar

contra los arrecifes de acontecimientos nuevos e imprevistos. Por ejemplo, el comerciante Morice había enviado desde hacía años barcos de esclavos para comerciar en Ouidah. Pero el capitán Snelgrave le escribió en abril de 1727 que el rey de Dahomey había atacado y vencido a los comerciantes anteriores. ¿Qué hacer? O Snelgrave podría informarle que había sido víctima de un motín de la tripulación o de una cruenta insurrección de los esclavos. ¿Qué hacer? El capitán tendría que decidir.[278]

«La tropa negrera»

El cirujano marítimo Thomas Boulton publicó en 1768 *The Sailor's Farewell; Or, the Guinea Outfit, a Comedy in Three Acts*. Es probable que la haya escrito a partir de su experiencia personal, ya que poco después se enroló en el barco de esclavos *Delight*, que zarpó de Liverpool rumbo al cabo Monte en julio de 1769. Lo que podía haber sido cómico en 1768 ya no lo era en diciembre de 1769, cuando Boulton vio desde el palo mayor de su barco cómo los esclavos insurrectos mataban a nueve de sus compañeros. Gracias a la intervención del capitán Thomas Fisher, del *Squirrel*, Boulton sobrevivió para escribir una carta acerca del incidente, que fue publicada en el *Newport Mercury* el 9 de julio de 1770. Su testimonio era, literalmente, «una historia contada de arriba hacia abajo». [279]

The Sailor's Farewell era un tipo diferente de historia, contada desde arriba, en la que Boulton exploraba, desde la perspectiva de un oficial, cómo reunían los capitanes y los oficiales la tripulación de un barco esclavista. Lo que Boulton no analizó adecuadamente fue cómo reclutaba el capitán a sus oficiales, sobre todo a su primer oficial, a un posible segundo oficial y a un cirujano (como el propio Boulton) antes que a los demás. El reducido cuerpo de oficiales era crucial para el poder del capitán a bordo del barco; era su base social. Buscaba para esos puestos a hombres de experiencia que conocieran y respetaran las tradiciones marítimas en

general y las costumbres del comercio de esclavos en particular. Quería personas en las que pudiera confiar, y a menudo contrataba a quienes habían viajado antes con él y cumplido bien sus tareas. La lealtad de los oficiales era tan importante que en ocasiones reclutaba a miembros de su familia. Una vez contratados, esos oficiales podían auxiliarlo en la difícil tarea de conseguir una tripulación. Es probable que el propio Boulton hubiera participado en las labores de reclutamiento, y que su experiencia constituyera la base de su obra teatral. En su comedia plasmaba verdades esenciales acerca del reclutamiento para un comercio mortífero.

La obra comienza cuando el capitán Sharp, «Capitán de una Nave anclada en el Río [Mersey]», y su oficial, Will Whiff, buscan una tripulación. Hace ocho días que la bricbarca permanece en el río, bufa el capitán, «y no se consigue ni un hombre». Whiff le trae buenas noticias. Salió a buscar desde las 5:00 a. m. y ha encontrado a dos hombres robustos y quizás a un tercero. Tiene a una posadera, la señora Cobweb, encargándose de tres marineros ebrios a costa de él. El capitán lo aprueba, le dice que ha sido una jornada provechosa, pero añade que tendrá que «poner carnada fresca en sus anzuelos y lanzar la línea otra vez». Concluye con un pequeño consejo: «Mostradle a un marinero la botella, un vaso y agua salada y de inmediato se tornará anfibio». El grog, el «licor de la vida y el alma del marinero», era fundamental para conseguir una tripulación para los barcos de esclavos.

Boulton describe los aspectos voluntarios y coercitivos del proceso de conseguir una tripulación, y no resulta sorprendente que (siendo un oficial) lo haga con los mejores colores posibles. Describe cómo el capitán y el oficial convencen a los marineros de ir a bordo. Los oficiales se reúnen con los marinos en la taberna, los engatusan, beben grog y cantan con ellos. Alardean de sus pasados marineros. Whiff declara que «lo criaron para el mar» y que fue «siempre un amigo de los marinos». El único motivo de que el barco no haya zarpado aún es que él y el capitán no logran encontrar

oficiales lo bastante humanitarios: «No, no, mis dos oficiales serán hombres que lleven en sí una gran humanidad». No habrá entre ellos «oficiales de bastón» (se refiere al junquillo del contramaestre) para con sus «hermanos marineros». El capitán Sharp declara que «se crio como marinero» y añade que es un hombre campechano, llano, un enemigo de jerarquías y privilegios: «No soy uno de esos de mi Señor ni mi Capitán; llamadme Jack Sharp, y marino, y que me cuelguen si quiero que me llamen de ninguna otra manera: soy lo mismo en el mar que en tierra». Rebosan de promesas. ¿Su barco? Es «una bricbarca tan buena como la mejor que haya surcado los mares». Su destino es «la parte más saludable de la costa» y el viaje es corto, con buenos salarios. El capitán y el oficial incluso cortejan a las esposas de los marineros y les prometen buen trato y un seguro regreso para sus hombres. Una de ellas, Moll, apunta con la ironía de quien sabe lo que se traen entre manos: «Sí, si todos los Capitanes Negreros tuvieran un carácter tan dulce no les [faltarían] hombres para ir con ellos».

El capitán y el primer oficial hacen presa de los ingenuos y los de poco seso. Cuando el chusco Bob Bluff pregunta «¿qué clase de lugar es esa Guinea?», Whiff le responde que es un lugar donde hay oro y no se trabaja, muy parecido a la utopía tradicional, el país de Jauja: «[…] no, no, allí no hay nada que hacer más que reclinar la cabeza sobre el regazo de una moza suave y delicada, mientras ella juega con tu cabello; y cuando hayamos hecho todo el dinero que queramos, allá nos iremos a Jamaica, y conseguiremos caoba para hacer cofres en los cuales guardar nuestro dinero; mientras con ríos de ron, montañas de azúcar y montones de limones se preparan bebidas dignas de emperadores. ¿Quién no querría ir a Guinea?». La promesa de dinero y africanas era parte de la carnada y, de hecho, la mayoría de los barcos de esclavos llevaba a unos cuantos trabajadores de tierra, desempleados y acabados de salir del campo, que no tenían ninguna experiencia marítima y tal vez ningún conocimiento de África.

Boulton describe el costado coercitivo del reclutamiento cuando dos marineros ebrios, Peter Pipe y Joe Chissel, se ven en prisión debido a la denuncia de su casera, a quien le deben dinero. Ninguno de los dos ha ido a África, pero ambos saben que la única manera de salir de la cárcel es enrolarse con un capitán esclavista como Jack Sharp, quien pagará sus deudas. Pipe se declara listo para partir. Promete mantenerse sobrio en África: volverse tan «escurrido como un pescado seco». Chissel vacila, pensando que un barco de esclavos será peor que una prisión. Cuenta la historia del pobre Will Wedge, quien llamó truhan al capitán de su barco negrero y le sacaron un ojo por ello. El capitán Sharp se presenta rápidamente con la oferta de pagar para que los liberen. La escena queda irresuelta, pero los marineros parecen dispuestos a aceptar el trato. Poco tiempo después se completa la tripulación y la bricbarca parte con rumbo a África.

Dos marineros reales, no de ficción, Silas Told y William Butterworth, insistían en que los capitanes no eran «lo mismo en el mar que en tierra». Mientras buscaban su personal en el puerto, se mostraban encantadores y complacientes. Told hizo su primer viaje esclavista a bordo del *Loyal George*, cuyo capitán era Timothy Tucker: «[…] creo firmemente que nunca existió un villano mayor, aunque en nuestro país asumió el carácter y el temperamento de un santo». Butterworth tuvo una experiencia similar con el capitán Jenkin Evans, del *Hudibras*. Era «todo condescendencia, cortesía y urbanidad» cuando reclutaba en tierra, pero una vez a bordo del barco se tornó «malhumorado, irascible y tiránico». Era «un hipócrita consumado». El capitán cambiaba drásticamente a medida que construía su infierno propio.[280]

Abusador

Durante varios meses antes de conseguir una tripulación, algunos de cuyos miembros llegaban a bordo en el último minuto, sobrios o ebrios, por las

buenas o por las malas, el capitán trabajaba con diligencia para preparar el viaje con uno de los comerciantes-propietarios que actuaba como «administrador del barco» en nombre de todos los inversionistas. Por lo general, el barco necesitaba reparaciones, lo que significaba que el capitán tenía que vérselas con un pequeño ejército de artesanos, desde el carpintero de ribera hasta los calafateadores, ebanistas, herreros, albañiles, vidrieros y fabricantes de mástiles, poleas y cuerdas, pasando por los productores de velas y aparejos, los constructores de botes, los toneleros, los pintores y los tapiceros. Al final de la jornada, tenía que estar convencido de que todo se había hecho de manera adecuada. Entonces venían los aprovisionadores: los carniceros con su carne, los panaderos con sus galletas, los cerveceros con su cerveza. El agua era esencial. El capitán se aseguraba de que el cirujano contara con sus instrumentos y suministros médicos, y de que el armero tuviera las pistolas, los mosquetes y los pequeños cañones necesarios para intimidar a los esclavos. Se ocupaba de los útiles de la dominación: las esposas, los grilletes, los collares de hierro y las cadenas, así como del gato de nueve colas, el *speculum oris* y los aplastapulgares, elementos esenciales del cargamento que se subían a bordo y se guardaban en la bodega. El capitán también tenía que abrir cuentas a cada uno de los miembros de la tripulación, anotar los adelantos entregados, asignar una parte de los salarios a la esposa u otro miembro de la familia y tomar nota de las compras que realizaban durante el viaje. Mientras tanto, la tripulación y los oficiales alistaban las velas, los aparejos, las jarcias y el ancla, para dejarlo todo en óptimas condiciones y listo para la travesía. Cuando el barco zarpaba, el capitán controlaba todos sus aspectos —su tecnología, cargamento y abastecimientos de comida y agua—, su microeconomía y su sistema social. El mundo del barco era suyo.[281]

Tan pronto comenzaba el viaje, el capitán hacía gala de su poder sobre las rutinas de trabajo del barco y quienes las realizaban. Delegaba su autoridad en los oficiales, que supervisaban los diversos procesos laborales, pero

nadie ponía en duda que era él quien ejercía el control. También preparaba y ocupaba el *sancta sanctorum* del poder: el camarote del capitán. Allí dormía, consumía sus alimentos, de mayor calidad y especialmente preparados para él —por lo general con el cirujano y los oficiales—, planificaba el viaje y llevaba sus diversos registros: el diario de navegación, el libro en el que se anotaban las cantidades de comida y agua consumidas y repuestas durante el viaje, el crédito y las deudas con comerciantes diversos, el cargamento vendido y comprado. Nadie entraba en el camarote sin su permiso, y solo los demás oficiales podían siquiera aproximarse a él. El camarote era también el lugar donde el capitán ejercía su poder sobre los cuerpos de las esclavas que se encontraban a bordo, ya que solía escoger «esposas» o «favoritas» a las que obligaba a permanecer en su habitación y proporcionarle servicios sexuales. Por ejemplo, a bordo del *Charleston*, en 1795, el capitán y los oficiales escogieron entre tres y cuatro «esposas» cada uno y las vendieron «a buen precio» cuando llegaron al Nuevo Mundo. Lo que ocurría en el camarote del capitán era siempre un poco misterioso para la tripulación, y ello no era fortuito. La mayoría de los capitanes cultivaba lo que más tarde se denominaría «la soledad del poder». Un exceso de familiaridad con la tripulación o los esclavos no hacía sino disminuir su autoridad. La distancia, la formalidad y un porte severo la aumentaban.[282]

De hecho, dejar sentada su autoridad era una necesitad vital para el capitán. Se trataba en parte de una tradición marítima, y en parte de una cuestión de experiencia y conocimientos. Todo capitán que conocía bien el oficio de gobernar un barco inspiraba respeto, y más si había viajado con anterioridad a la costa de África. Otros aspectos del control tenían que ver con el contrato firmado por el marinero, en el que prometía obediencia. Su incumplimiento provocaba una pérdida de los salarios o un castigo, a manos del capitán o del Estado. El poder que ejercía el capitán a bordo de todo barco de altura en el siglo XVIII era personal, violento y arbitrario. Conocía

bien a sus marineros y gobernaba un pequeño mundo social. Pero todos sabían que los barcos negreros y sus capitanes eran diferentes a los demás. Dado que el barco de esclavos rebosaba de tensiones sociales explosivas e irritantes, los capitanes apelaban con frecuencia a medidas extremas para dejar establecido su poder desde un inicio. Para la tripulación, el proceso comenzaba poco después de que la tierra se perdiera de vista.

Muchos capitanes de barcos de esclavos adoptaban un estilo despótico de gobierno del barco que se puede resumir en una palabra: *abuso*. Se pavoneaban, daban rienda suelta a su cólera, intimidaban, abusaban. Uno de los mejores ejemplos de esta clase de capitán era el legendario Thomas *Bully* Roberts, quien comandó nueve viajes desde el puerto de Liverpool entre 1750 y 1768. Según Dicky Sam, un escritor de Liverpool que empleó documentos y el folclore local para escribir en 1884 una historia del comercio de esclavos de su ciudad, Roberts era «un abusador nato». Abusar formaba «parte de su naturaleza». Pero fueran cuales fuesen sus características innatas y su naturaleza, el comercio de esclavos —cuyos capitanes eran «temerarios, valientes y duros de corazón»— lo tornó más brutal. En el siglo XIX se acuñaría la palabra *bucko* (bravucón) para describir ese estilo. Un capitán o un oficial bravucón era un hombre exigente que siempre trascendía los requerimientos usuales de la disciplina a bordo del barco. Ello tampoco era fortuito.[283]

Una de las maneras fundamentales que empleaba el capitán para dejar establecido su poder era abusar de toda la tripulación o, más comúnmente, de parte de ella. Algunos capitanes decidían hacer una demostración de su poder a inicios del viaje: ordenaban a todos sus hombres (con excepción de los oficiales) que subieran a cubierta con sus baúles. Entonces los rompían, los hacían añicos y los quemaban, muy a menudo con la excusa de buscar un objeto robado, pero en realidad con el más útil designio de dejar sentado simbólicamente el control que ejercían sobre todos los aspectos de las vidas de los marineros.[284] Los capitanes a veces elegían a un miembro marginal

de la tripulación para abusar de él, como medio para intimidar a los demás. Por lo general se trataba de un grumete, un cocinero o un marinero negro.[285] Si bien el abuso desembocaba a veces en el asesinato (o el suicidio), también podía dar por resultado el brutal homicidio de un capitán, como ocurrió, por ejemplo, en el caso del capitán John Connor, asesinado por su tripulación en 1788. Su conducta había estado signada por una continua «severidad bárbara».[286]

Aun si no se escogía a un individuo como blanco de los abusos, la disciplina violenta solía estar a la orden del día en los barcos esclavistas. El «instrumento correctivo» más importante era el gato de nueve colas, que se transformaba con facilidad en instrumento de tortura. El cirujano marítimo Alexander Falconbridge lo describió como «un mango o agarre hecho de una cuerda de tres pulgadas y media de circunferencia y unas dieciocho pulgadas de largo, en cuyo extremo se sujetan nueve ramas o colas hechas de correderas, con tres o más nudos cada una». El gato de nueve colas se empleaba en el curso del trabajo y la rutina social cotidianos, para castigar infracciones e indisciplinas menores, y también en momentos de castigo espectacular de marineros y esclavos. (Algunos capitanes eran reacios a azotar a los marineros a la vista de los esclavos, mientras que otros lo hacían deliberadamente, y en ocasiones incluso le ordenaban a un esclavo que le aplicara los latigazos a un marinero). Algunos oficiales llegaban a apegarse tanto al gato que dormían con él. El propósito de las nueve colas y de los tres nudos en cada una de ellas (algunos tenían alambre entretejido) era lacerar la piel de la víctima. Pero el gato no era el único instrumento del que se disponía para imponer disciplina. El barco estaba lleno de objetos que el capitán o un oficial podían utilizar como armas en cualquier momento: arpones, cuchillos, tenedores, cabillas y pasadores. Además, los capitanes no vacilaban en poner grilletes a los marineros sediciosos, y, en casos extremos, collares de hierro, reservados por lo general para los

esclavos más rebeldes. El capitán tenía a su disposición una abundante tecnología del terror para controlar a la tripulación.[287]

Algunos capitanes dejaban sentado su poder de otra manera: ponían a «media ración» a la tripulación cuando viajaban hacia la costa de África o retornaban a las Américas. La lógica para hacerlo era que las condiciones adversas de la navegación podían alargar el viaje, las provisiones serían difíciles de reemplazar y, por tanto, había que reservarlas. O un capitán podía sencillamente anunciar que no había contratado a los hombres para «engordarlos». Los marineros se sentían muy resentidos en esos casos, porque creían que el capitán se mostraba avaro con sus provisiones para disminuir los costos y aumentar las ganancias propias y las de los propietarios de la embarcación. Para empezar, la comida de los marineros no era de buena calidad, y, por supuesto, se deterioraba en el curso del viaje. La carne conservada en salmuera se licuaba, y una galleta llegaba a infestarse tanto de bichos que se movía sola. El agua era una fuente especial de conflictos, sobre todo cuando el barco se encontraba en los trópicos. Numerosos capitanes de barcos esclavistas apelaban a una extraña costumbre para limitar su consumo. Colocaban en lo alto de la cofa mayor un barril de agua y el cañón de un arma, que era el recipiente designado para beber. Los marineros se veían obligados a subir hasta allí para tomar un trago.[288]

Otro aspecto importante del control que ejercía el capitán sobre la economía interna era la venta a la tripulación de productos de uso personal como «ropa barata» (camisas, pantalones, chaquetas, gorras), cuchillos, tabaco, *brandy* y ron durante el viaje, a menudo a precios abultados. Esto también provocaba el resentimiento de los marineros, porque los altos precios deprimían mucho sus salarios. Al final de un viaje largo y peligroso, a algunos marineros no se les debía ninguna paga, y unos cuantos hacían lo que llamaban «un viaje a Bristol», ya que regresaban al puerto de origen debiéndole más al capitán por bienes adquiridos durante la navegación que

lo que el capitán les debía por concepto de salarios. Esto, a su vez, creaba una especie de peonaje por deudas, que ponía a disposición del capitán mano de obra para el siguiente viaje esclavista.[289]

Comerciante

En cuanto el barco llegaba a la costa de África, el capitán asumía aún más el papel de comerciante que compraba y vendía su cargamento a negociantes europeos y africanos asentados en la costa. Se requerían conocimientos y experiencia tanto para el «comercio en los fuertes» como el «comercio en los barcos», pero eran especialmente valiosos en este último y, de hecho, en todo intercambio directo con africanos. Los capitanes que ya habían comerciado en una zona y con individuos específicos poseían una gran ventaja. A todo lo largo del siglo XVIII, los capitanes eran capaces de encontrar intérpretes casi en cualquier lugar de la costa y, por supuesto, muchos comerciantes africanos hablaban inglés *pidgin* o criollo. Pero un capitán que conociera uno o más idiomas africanos contaba con más opciones para llevar a cabo el intercambio. Ello les daba una ventaja a quienes habían sido «criados» en ese comercio que, por tanto, habían aprendido idiomas africanos en su juventud. Hugh Crow empezó con más edad, pero realizó numerosos viajes a la Ensenada de Biafra como marinero, oficial y capitán, y se enorgullecía de saber hablar igbo. La jaranera personalidad de Crow parece haberlo hecho una especie de favorito entre los comerciantes con quienes trataba, o al menos eso dejó entender en sus memorias.

Dejar establecida la autoridad en el seno de las relaciones de intercambio no era asunto fácil, y en ocasiones los capitanes apelaban a la superior fuerza del temible barco artillado que comandaban. En las zonas donde el barco negrero podía anclar cerca de la orilla, el capitán a veces disparaba uno o dos cañonazos en dirección a la aldea comercial para «animar» a los negociantes locales a llevarle más esclavos en venta o a ofrecérselos a

menores precios. El marinero Henry Ellison declaró ante el Parlamento que en la década de 1760 había visto a siete u ocho capitanes de barcos de esclavos disparar al unísono «metralla al rojo vivo» contra una aldea de comerciantes en el río Gambia, lo que produjo incendios en varias casas, con el propósito de lograr que se bajaran los precios. En junio de 1793 sucedió algo similar en Camerún, cuando el capitán James McGauley le disparó un cañonazo a la canoa de un comerciante negro: hubo un muerto y quedó claro el mensaje de que no debía venderle esclavos a ningún otro barco mientras McGauley no hubiera completado sus compras. Pero hay que subrayar que estos eran casos excepcionales. La mayoría de los capitanes cultivaba con todo cuidado las relaciones con los comerciantes africanos, sobre todo si aspiraban a hacer más de un viaje al mismo lugar. El comercio dependía en buena medida de la confianza y el consentimiento. [290]

Para iniciar el intercambio, el capitán ordenaba a sus marineros que subieran a cubierta un cargamento variado y valioso de bienes manufacturados que sería canjeado por un cargamento humano. La cubierta principal del barco se convertía en un mercado y el capitán asumía el papel de «gran hombre» que comerciaba como un igual con otro «gran hombre», en ocasiones un «rey» local a quien le pagaba impuestos. Tanto al máximo jefe político como a comerciantes de menor envergadura les daba *dashee* o *comey* para animarlos a llevar esclavos al barco. Les brindaba comida y bebida, y a menudo invitaba a algunos de los comerciantes más importantes a pernoctar en la embarcación. A continuación se producía un complejo y prolongado proceso de negociación que llenaba poco a poco la cubierta inferior de esclavos destinados a las Américas. La labor del capitán como agente de negocios se describe con sorprendente detalle en un documento elaborado por William Jenkins, del *Molly*, durante un viaje a Bonny en 1759-1760.[291]

Jenkins relacionó primero los productos que los propietarios habían depositado en el barco antes de que zarpara de Bristol y que ahora estaban a la venta en la cubierta del *Molly*. El cargamento consistía en armas de fuego y municiones, productos textiles, metales y objetos metálicos, alcohol y otros bienes manufacturados como gorras y cuentas *(arrangoes)*. La mayor parte del cargamento estaba compuesto por mosquetes (seiscientos), trabucos, pedernal y pólvora. Después, en orden de valor decreciente, un conjunto de telas producidas en Inglaterra y la India, como nicanea, romal y chello; barras de hierro y varillas de cobre, cuchillos y cazuelas de hierro; y unos pocos artículos misceláneos. El capitán Jenkins también llevaba a bordo «1.885 Galones de Brandy en Toneles», así como botellas y numerosos toneles más pequeños llamados *«caggs»*.[292]

Lo más notable del documento confeccionado por Jenkins es el cuidadoso registro de sus tratos con comerciantes africanos, comenzando por el rey de Bonny, a quien le pagó un impuesto por comerciar y le compró agua y comida. Jenkins anotó los nombres de cada uno de los comerciantes. Dio *dashee* a «Lord York», «Black Tom», «Cudjoe», «Parlement Gentleman», «Gallows» y a otros setenta y cinco, agrupados en dos redes principales, una asociada al rey y otra al gran comerciante John Mendoss. Pero de los ochenta que recibieron *dashee*, cincuenta y ocho no llevaron al *Molly* ni un solo esclavo. Una de las anotaciones más largas es: «Rey de Bonny. Confianza», seguida de una diversidad de objetos a entregarle a cambio de esclavos en un viaje futuro. Es obvio que Jenkins se proponía construir y cultivar relaciones de trabajo.[293]

La mayoría de las compras eran pequeñas: los comerciantes llevaban al barco uno, dos o tres esclavos de cada vez, lo que era típico en casi todas las áreas costeras. Solo tres vendedores le proporcionaron más de veinte esclavos; otros seis le llevaron más de diez, y eso solo poco a poco. El principal proveedor fue Jemmy Sharp, quien visitó el barco en siete ocasiones y le vendió veintiocho esclavos. De quienes le llevaron esclavos,

veinticuatro recibieron *dashee* y veinticinco no. Pero los que recibieron *dashee* produjeron 216 esclavos, más de las tres cuartas partes de los 286 que Jenkins finalmente compró. Entre los que le vendieron esclavos, solo quince lo hicieron de una sola vez; el resto fue responsable de la venta de 267 esclavos, un 93,3 % del total. El visitante más frecuente del *Molly* era un hombre llamado Tillebo, que fue a bordo once veces a vender esclavos. En total, el capitán Jenkins realizó ciento sesenta transacciones de compra de esclavos, lo que le permitió «cargar» su barco con más rapidez que la usual, en solo tres meses. Terminó con un cargamento de 125 hombres, 114 mujeres, 21 niños y 26 niñas. Obviamente, los contactos valían la inversión, dado que el capitán había conducido su negocio con éxito. Nuevos retos le esperaban con 286 inquietos prisioneros africanos a bordo.

El hermano capitán

Los capitanes de barcos de esclavos también establecían relaciones entre sí, sobre todo durante los meses que pasaban comprando esclavos en la costa africana. Allí se encontraban repetidamente en varios puntos de embarque, se turnaban para cenar por parejas, tríos o grupos mayores en sus barcos o en tierra con comerciantes africanos, con lo que paliaban la soledad del mando y compartían conocimientos e informaciones de utilidad. William Smith, un supervisor de la Royal African Company, observó que los capitanes y oficiales de los barcos de esclavos anclados en 1726 en el río Gambia y sus alrededores «se visitaban todos los días». Lo mismo era cierto dondequiera que se congregaban barcos. Aunque competían entre sí —en la conducción rápida y ventajosa de sus negocios, la obtención de un cargamento completo de esclavos y el rápido comienzo del viaje al Nuevo Mundo—, reconocían que tenían intereses comunes y actuaban a partir de ese reconocimiento.[294]

John Newton visitaba a otros capitanes y se comunicaba con ellos regularmente para intercambiar informaciones útiles de todo tipo acerca del

estado del comercio, la disponibilidad y el precio de los esclavos, las noticias de peligros y desastres. Le pidió a un capitán que tomara a bordo de su barco a sus marineros amotinados y esclavos rebeldes, a otro que le prestara un cirujano. Los capitanes intercambiaban «bromas» con sus pares, aparentemente buena parte de ellas de contenido sexual. Los demás se burlaban de Newton por su devoción de esclavo a una sola mujer, su esposa, Mary; él les respondía que «algunos de ellos son meros esclavos de cien», algunas, sin duda, mujeres que compraban en la costa. Los capitanes de barcos negreros apelaban con gran facilidad a la jerga de su oficio.

Algunas de las informaciones intercambiadas por los capitanes podían ser asuntos de vida o muerte. Hablaban repetidamente de desastres: barcos de esclavos tomados por africanos, sangrientas insurrecciones, marineros desaparecidos, explosiones y naufragios. El capitán Street indicó la importancia de esos intercambios al escribir en 1807 desde el río Pongo, en la Costa de Barlovento: relacionó la presencia de trece barcos de esclavos, así como la fecha en que estarían a plena capacidad y zarparían de la costa; observó que a sus capitanes les estaba resultando difícil abastecerse del arroz que necesitaban para alimentar a los esclavos durante el cruce del Atlántico; describió cómo dos embarcaciones habían resultado dañadas por una contramarea en una factoría local de comercio de esclavos. También mencionó un intento de asesinato y motín contra el capitán McBride, del *Hind*, y la alta mortalidad en ese barco, así como la masiva fuga de marineros del *Byam*.[295]

En sus reuniones, los capitanes hablaban sobre todo de negocios: quizás fundamentalmente sobre la disponibilidad y los precios de los esclavos, pero también acerca de sus relaciones con los comerciantes africanos (en quién podía confiarse y en quién no) y sobre qué mercancías estaban esos comerciantes deseosos de comprar. También solían compartir recursos, prestarse mano de obra cualificada (un carpintero o un cirujano), suministros (de medicinas), alimentos o productos para el comercio,

siempre que ello no atentara contra los intereses de los comerciantes y propietarios para quienes trabajaban. El lugar de honor de esas reuniones le correspondía al capitán que conocía mejor la región. El marinero William Butterworth describió una costumbre según la cual el capitán «más viejo» de los reunidos (el más experimentado) guiaba a los barcos cuando remontaban el río Calabar rumbo a la casa de canoas para comerciar.[296]

Los capitanes también intercambiaban informaciones sobre sus oficiales, marineros y esclavos. En esas reuniones podía acrecentarse o verse dañada la reputación de un oficial en ascenso, ya que todos los capitanes tomaban nota de quiénes eran los hombres capacitados y confiables que podrían contratar, o los que se negarían a contratar, en viajes futuros. También hablaban, y a menudo se quejaban, de los cirujanos y su habilidad. Culpaban sin muchos miramientos al cirujano que no lograba evitar las muertes, y en algunos casos se produjeron serios conflictos entre capitanes y sus médicos, por lo general más educados y, en ocasiones, «ilustrados».[297]

Las conversaciones sobre marineros y esclavos tendían a concentrarse en su rebeldía y su salud. La inscripción en la lista negra de marineros en ejercicio siempre estaba a la orden del día en esas reuniones, así como las decisiones de pasar a los amotinados a buques de guerra cercanos siempre que era posible. Los capitanes intercambiaban informaciones sobre los castigos, y se alentaban unos a otros a adoptar innovaciones en los métodos de tortura. Las conversaciones sobre los esclavos africanos eran similares, aunque indudablemente adornadas con más invectivas racistas acerca de los diferentes grupos étnicos y sus respuestas a la permanencia en el barco. Existía una regla de fraternidad no escrita que unía a los capitanes de barcos de esclavos en la costa: con independencia de su nacionalidad, acudían en ayuda de aquel de ellos que la necesitaba para controlar a su tripulación, y especialmente a sus esclavos, sobre todo en momentos de rebelión.[298]

En ocasiones, el colectivo de los capitanes actuaba como una especie de gobierno en la costa de África. Cuando había que abordar alguna cuestión de interés para todos los barcos de esclavos de un área, alguien convocaba a todos los capitanes cercanos a un consejo. Al igual que los oficiales de la Marina, que se reunían para conferenciar sobre la estrategia de una batalla, los capitanes de barcos de esclavos deliberaban y emitían un juicio colectivo sobre la mejor manera de proceder. Podían decidir sobre el destino del cabecilla de una insurrección abortada, como le pidió William Snelgrave a un grupo de ocho en 1721: su veredicto fue aproximar todos los barcos, reunir a los esclavos en cubierta, lanzar al aire al malhechor y matarlo a tiros antes de que cayera, para que todos lo vieran y aprendieran a fondo esa lección de terror. El esclavo en cuestión discutió con Snelgrave, convencido de que su valor económico era demasiado alto para que lo ejecutaran. Estaba equivocado. Snelgrave y los demás capitanes estaban decididos a enviar el mensaje de que eso sería lo que le ocurriría a cualquier africano que matara a «un blanco». Hugh Crow convocó a una reunión de todos los capitanes presentes en Bonny para preguntarles qué debía hacer con un oficial que se emborrachaba a menudo, fomentaba la sedición entre los miembros de la tripulación y hacía que el capitán temiera por su vida. El veredicto fue permitirle que siguiera en su camarote (porque era de una «familia respetable de Liverpool»), pero relevarlo de sus responsabilidades. [299]

Los capitanes también se jactaban mucho entre ellos de sus prácticas fraudulentas: bebidas alcohólicas adulteradas con agua, dobles fondos en barriles de pólvora, grandes pedazos cortados del medio de un rollo de tela, estafas en «la cantidad, el peso, la medida o la calidad de lo que compran, de todas las maneras posibles». Newton rememoraba que «el más experto en cometer fraudes era considerado el más hábil e inteligente en los negocios». Ese era el arte del comercio. En resumen, los capitanes se demostraban camaradería, comunidad de intereses, conciencia de grupo.

Sus reuniones constituían una especie de sociedad de ayuda mutua integrada por blancos acaudalados.[300]

Carcelero

La prolongada y lenta compra de los esclavos se llevaba a cabo en el seno de una «paz beligerante» en la costa de África Occidental. Los esclavos pasaban seis meses o más en el barco mientras se completaba la compra, y de seis a diez semanas durante el cruce del Atlántico. Unos pocos capitanes trataban de combinar su «cargamento» mezclando a personas de diferentes culturas e idiomas africanos a fin de minimizar su capacidad para comunicarse, cooperar y resistir, pero ello resultaba difícil, costoso y, en última instancia, poco práctico. Dada la competitividad del comercio de esclavos y la naturaleza de su organización del lado africano, los capitanes tenían muy poco control sobre los esclavos que podían comprar, de modo que tomaban lo que se les presentaba. Durante ese largo período de tiempo, el capitán y cada uno de los miembros de la tripulación asumían que quienes eran llevados a bordo se encontraban allí contra su voluntad, y que harían todo lo posible por escapar del cautiverio. El poder del capitán dependía en primerísimo lugar del empleo de la fuerza bruta.

El contacto inicial del capitán con una persona esclavizada se solía producir en el momento de la inspección y la compra, fuera en una fortaleza, una factoría, una aldea costera o el barco. En ese momento, el capitán y el médico calculaban la edad del individuo en cuestión, su salud y su capacidad para el trabajo, según los criterios del patrón. El capitán también «leía» las «marcas del país» de la persona, esto es, las escarificaciones rituales distintivas de cada grupo cultural de África Occidental y, sobre la base de su experiencia, le adscribía un comportamiento probable a partir de los estereotipos vigentes: según los capitanes, los igbos eran dados al suicidio y había que vigilarlos; los coromantees eran rebeldes y se debían encadenar; los angolas eran pasivos

y no había necesidad de ponerles cadenas. Relacionado con ello estaba el juicio sobre las actitudes, esto es, sobre la probabilidad de cada individuo de oponer resistencia al régimen de vida a bordo del barco o de cooperar con él. Si el capitán decidía comprar a una persona, ofrecía una combinación de mercancías a los comerciantes y regateaba hasta cerrar el trato. A partir de ese momento, el capitán conocería por un número a la persona esclavizada, ya se tratase de un hombre, una mujer, un niño o una niña. El primero que se compraba era el número 1, y así hasta que el barco estaba «cargado» y listo para partir hacia las Américas.

La participación de los capitanes en las actividades cotidianas del barco era variable. Parece ser que, tras delegar su autoridad, la mayoría permanecía distante y remota, y solo se dejaba ver en ciertos momentos, por tiempo limitado, por lo general recorriendo el alcázar. Algunos iban a proa, donde se encontraban los esclavos varones, pero solo ocasionalmente y con una fuerte guardia, y parece que eran muy pocos los que iban a la cubierta inferior donde se encontraban los esclavos. El capitán Francis Messervy, de la galera *Ferrers*, descubrió por qué en 1721, de la manera menos propicia. Según su compañero, el capitán William Snelgrave, Messervy era culpable de «brindarles demasiados cuidados y mostrarles una Bondad demasiado grande a los negros a bordo de su Barco», ya que, por ejemplo, ayudaba a preparar y servir su comida. Snelgrave escribió: «No podía soportar verlo. Qué imprudente de su parte era eso: Porque aunque a veces resulta apropiado que un Comandante vaya a proa y observe cómo se manejan las cosas; debe, sin embargo, elegir bien el momento, y llevar a muchos de sus blancos Armados cuando lo haga; o si no, al verlo tan en su Poder, puede alentar a los Esclavos a amotinarse». Aparentemente, Messervy no hizo caso del consejo, porque poco después, mientras caminaba entre los esclavos varones a la hora de la comida, «le echaron mano y le machacaron los Sesos con los pequeños Cuencos en los que comen el Arroz cocido». A continuación estalló una insurrección largamente planeada, durante y

después de la cual murieron o fueron asesinados ochenta africanos a tiros, ahogados (después de que se lanzaran por la borda) o debido a una huelga de hambre (se negaron a comer tras la carnicería inicial). Para Snelgrave, la moraleja de la historia era que los capitanes debían mostrarse circunspectos en lo que tocaba a su participación en las rutinas diarias de los esclavos, y no en poca medida porque los cautivos estudiaban la jerarquía del barco y siempre daban el primer golpe, si se les presentaba la oportunidad, contra la persona con más poder a bordo: «[…] siempre apuntan a la Persona principal del Barco, a quien pronto distinguen por el respeto que le muestra el resto de las Personas». Nunca era difícil adivinar quién era el gran hombre en un barco negrero.[301]

Cada vez que llegaba a bordo un nuevo grupo de esclavos, el capitán y la tripulación lo examinaba y observaba atentamente para ver cuáles de ellos podían convertirse en lo que llamaban «guardianes» o «esclavos de confianza».[302] Se trataba de africanos en quienes el capitán y los oficiales sentían que podían confiar y que, por tanto, podían ser reclutados para mantener el orden a bordo del barco. A aquellos que parecían bien dispuestos hacia sus captores, sobre todo si gozaban de cierta influencia entre sus conterráneos, se les podía ofrecer un trato. Podían ser «guardianes» que «dominaran al resto». Todo el que supiera inglés podía servir de traductor con sus paisanos o incluso otras personas. A las mujeres se les podía ofrecer trabajo como cocineras, incluso como cocineras del capitán (lo que probablemente implicaba otras responsabilidades). Un africano encontró empleo de sastre en la división del trabajo del barco. Pero los más importantes eran los que ayudaban a manejar a los esclavos, a mantener el orden entre ellos. El capitán (o el oficial) podía ofrecerles incentivos a los niños, que se desplazaban libremente por el barco, para que espiaran a los hombres e informaran sobre posibles conspiraciones.[303]

William Snelgrave explicó cómo podía emplearse a un esclavo para controlar el barco. Una mujer mayor, aparentemente cercana al rey de

Dahomey, quizás incluso una de sus esposas, perdió el favor del que gozaba y fue sentenciada a muerte: por orden del rey fue lanzada al mar desde una canoa, con las manos atadas, para que fuera pasto de los tiburones. La mujer sobrevivió de alguna manera a la ordalía y fue rescatada sin haber sufrido ningún daño por marineros de Snelgrave y llevada a bordo de su barco. Snelgrave temía que, de enterarse, el rey se vengara, así que parece ser que la mantuvo oculta. La «sensata» mujer, consciente de que su avanzada edad la hacía «inútil» como esclava, se sintió agradecida a Snelgrave por salvarle la vida e hizo todo lo que pudo para ayudarlo durante el viaje. Debido a su alta posición social, les resultaba conocida a muchos de los demás esclavos del barco. Empleó esa influencia para convencerlos de que «los blancos» no eran tan malos como les habían contado; consoló a los cautivos, «tranquilizó sus Mentes». Gozaba de especial influencia, escribió Snelgrave, entre las «*negras*, que solían ser siempre las que más problemas nos daban, debido al ruido y el clamor que hacían». «Esta Mujer las mantuvo en tal Orden y Decoro que nunca vi nada parecido en ningún Viaje anterior». Snelgrave le expresó su gratitud a la mujer encontrándole un amo «generoso y bueno», Charles Dunbar, de Antigua. Una estrategia de cooptación podía resultar útil para mantener el orden en el barco.[304]

Otro tipo de cooptación o trato era menos voluntario y a menudo resultaba imposible de distinguir de la violación y el abuso sexual de las mujeres africanas que se hallaban a bordo. Los capitanes, y con menos frecuencia los oficiales, elegían «favoritas» entre las esclavas, y las trasladaban de la cubierta inferior al camarote del capitán, lo que significaba más espacio, más y mejor comida, mayor libertad y quizás, en algunas ocasiones, una disciplina menos violenta. Ese parece haber sido el caso de una esclava que viajaba a bordo de la goleta de John Fox, conocida por el nombre de Amba entre los africanos y por el de Betsey por el capitán y otros europeos. Thomas Boulton se quejaba de una africana que utilizaba

su privilegiada relación con el capitán (mulato) John Tittle para ejercer su poder en el barco. Escribió sobre «Dizia, una Dama *africana*»:

> De cuyos oscuros encantos estaba [el capitán] tan preso,
> que la nombró su segunda;
> tan estricta era ella en toda cuestión,
> que incluso le ponía candado al recipiente del agua;
> y mientras ocupó esa alta posición,
> ningún sediento probó una gota.

Cuando el capitán se hastiaba de las favoritas del momento, las deponía de esa «alta posición» y encontraba sustitutas a las puertas de su camarote, que en muchos barcos de esclavos daban al compartimento de las mujeres.[305]

Los capitanes también ofrecían incentivos por lo que consideraban un buen comportamiento. Hugh Crow entrenó a algunos esclavos a operar el cañón del barco en 1806, en previsión de un ataque de corsarios franceses. A cambio, explicó, a «cada uno [de los esclavos] se le proporcionó un par de pantalones ligeros, una camisa y una gorra». «Se mostraban muy orgullosos de ese privilegio» y gracias a él llegaron a parecerse más a los miembros de la tripulación que a los demás esclavos. Un número sustancial de capitanes recompensaba a los esclavos por el trabajo que realizaban a bordo, y, por ejemplo, les daban tabaco o *brandy* por baldear los compartimentos de la cubierta inferior. Otros incentivos podían ser abalorios, comida extra o, para un hombre, el privilegio de retirarle las cadenas. Durante una insurrección ocurrida en 1704, un esclavo de diecisiete años protegió al capitán del golpe que iba a propinarle un rebelde con una tabla. El golpe le fracturó el brazo, y fue recompensado con la libertad a su llegada a Virginia. Esos incentivos eran importantes para la capacidad del capitán de mantener el orden en el barco, pero no se deben sobredimensionar. Relativamente pocos de los esclavizados recibían un trato preferente, y la inmensa mayoría era sometida por la fuerza bruta y el más abyecto terror.[306]

El gobierno del barco de esclavos dependía de los que se denominaban castigos ejemplarizantes y sus esperados efectos disuasivos. Y si bien los instrumentos disciplinarios del capitán le ayudaban a imponer y mantener su poder entre los marineros, resultaban aún más decisivos entre los esclavos. El gato se empleaba a fondo cuando los esclavos estaban sobre cubierta, especialmente a las horas de las comidas. Los oficiales y el contramaestre lo usaban para «animar» a las personas a obedecer las órdenes: a moverse con rapidez, a formar una fila ordenada, a comer adecuadamente. Quienes se negaban a ingerir alimentos podían esperar más latigazos del gato, y de hecho esa era la única forma de obligar a algunos a comer. Un número sustancial seguía negándose, lo cual traía al proscenio otro instrumento funcional de terror, el *speculum oris*. La propia cubierta inferior podía utilizarse para disciplinar a los rebeldes, como observó el pasajero de un barco de esclavos en 1768: el «Capitán no permitió que nadie subiera a cubierta durante varios días, con el propósito, dijo, de tranquilizarlos con un buen sudor». Cuando finalmente los dejó subir a cubierta, se rebelaron, lo que lo llevó a afirmar, tras retomar el control de la situación, que «ni un alma verá el sol hasta que lleguemos a Barbados».[307]

Una reacción más común después de una insurrección fracasada era que el capitán azotara, torturara y ejecutara a los rebeldes en la cubierta principal, para maximizar el terror. Ese era un momento en el que el capitán se despojaba de su aislamiento y demostraba su poder con la mayor de las energías… y de los efectos. Durante esos castigos públicos ejemplarizantes, el propio capitán solía blandir el gato o apretar los aplastapulgares para torturar a los rebeldes y aterrorizar a sus paisanos. Otro instrumento preferido era el llamado «atormentador». Se trataba de un largo tenedor de cocinero que se calentaba hasta que se ponía al rojo vivo y se aplicaba a la carne de los rebeldes. Nada hacía salir a la superficie el poder omnímodo del capitán como la voluntad de los esclavos para resistírsele.[308]

El salvaje espíritu del oficio

Cuando el capitán Richard Jackson musitó al zarpar que ahora tendría que vérselas con su propio infierno a bordo del *Brownlow*, se ponía a sí mismo en el lugar del demonio. Muchos de los que viajaban en su barco llegarían a verlo así, incluido su primer oficial, John Newton, quien para la época en que escribió sus recuerdos de Jackson se había construido una nueva personalidad de santo. Pero al hablar de su infierno flotante, Jackson enunciaba algo de gran importancia acerca de sí mismo y de los capitanes de barcos de esclavos en general, incluido Newton. En cierta medida de la que no podían escapar, su poder dependía de utilizar la crueldad e infligir sufrimientos como medio de control humano; dependía, en una palabra, del terror. Es por eso por lo que el infierno, como un lugar de tormentos deliberadamente impuestos, resultaba una analogía tan adecuada y útil, y, al final, la razón de que a los abolicionistas les resultara tan fácil demonizar en su propaganda al capitán de barco de esclavos. No todos los capitanes de barcos negreros eran demonios, pero casi todos llevaban dentro al demonio. No se trataba de un defecto de personalidad o de carácter. Era un requerimiento del oficio y del sistema económico al que servía.[309]

Newton llegó a entenderlo hacia el final de su vida. Había estado a bordo de muchos barcos de esclavos como marinero, oficial, capitán y visitante, aprendiendo los saberes y observando las prácticas de numerosos capitanes. Insistía en que había «unos cuantos hombres honestos y humanos» en ese comercio. Había conocido a «varios capitanes de barcos de África prudentes y respetables, que mantenían la disciplina y la regularidad adecuadas en sus naves; pero había demasiados de diferente carácter». Para esos «demasiados», incluido Jackson, la crueldad se convertía en la característica definitoria del poder del capitán, y ello se reflejaba en la cultura más general de los capitanes de barcos de esclavos.[310]

Newton vio la crueldad con todos sus colores: sobre todo morados, azules y rojos. Los capitanes acusaban a los marineros enfermos de

holgazanería, los azotaban y después los marineros morían. Se entretenían atormentando a los marineros durante las monótonas horas de un largo viaje: «[…] el empleo y la diversión principales de sus horas de ocio parece ser cómo hacer tan desgraciados como puedan a los marineros, o al menos a aquellos que no les resultan simpáticos». Para los esclavos, por supuesto, el terror era más generalizado. Los capitanes desataban el terror sexual entre las cautivas. En el caso de los hombres, el terror era igualmente grande, aunque diferente en sus métodos. Newton vio «azotes inmisericordes, continuados hasta que las pobres criaturas no tenían fuerzas para gemir en su desgracia, y casi no quedaba en ellas signos de vida». Vio a los esclavos agonizar durante varias horas e incluso días por los aplastapulgares. Conoció a un capitán que «estudiaba, con no poca atención, cómo hacer que la muerte fuera lo más dolorosa posible».

Newton no se animó a contarles toda la historia del terror imperante en el barco de esclavos a los lectores de su folleto *Thoughts upon the African Slave Trade*, ni tampoco a la comisión selecta de la Cámara de los Comunes ante la cual prestó declaración. Pero sí lo hizo en una carta privada que le envió al abolicionista Richard Phillips en julio de 1788. En ella dejaba claro que se refería a un capitán con quien había navegado, que habría sido Richard Jackson, señor del infierno en el *Brownlow* en 1748-1749. Newton «oía con frecuencia de su propia boca los detalles de sus crueldades». (Adviértase el «con frecuencia» y el orgullo implícito). Tras una insurrección fallida, Jackson sentenció a muerte a los esclavos rebeldes y procedió a elegir el modo de su ejecución. Al primer grupo:

> […] lo desmembró; esto es, primero les cortó con un hacha los pies, después las piernas por debajo de las rodillas, después los muslos; de manera semejante procedió con las manos, los brazos por debajo del codo y después los hombros, hasta que de sus cuerpos solo quedó algo que semejaba el tronco de un árbol cuando se le rebanan todas las ramas; y, por último, les cortó la cabeza. Y a medida que procedía con esa operación, lanzaba los miembros y las cabezas chorreantes de sangre hacia la masa de los esclavos temblorosos, que permanecían encadenados en la cubierta principal.

El terror era aún insuficiente, así que el capitán Jackson le aplicó su castigo al segundo grupo:

> Amarró a la parte superior de las cabezas de otros una pequeña cuerda trenzada que los marineros llaman *point* dejando espacio para que admitiera una corta palanca: dándole vueltas a la palanca, apretó el *point* más y más hasta que hizo que se les saltaran los ojos; y cuando se sació de sus tormentos, les cortó la cabeza.

No queda claro si Newton solo oyó hablar de esos castigos o si los vio y tal vez incluso participó en ellos. El recuerdo suena más vívido del que le habría dejado una narración. De hecho, Newton podría haber estado describiendo un incidente específico que ocurrió a bordo del *Brownlow*, donde los esclavos protagonizaron una insurrección que fue sofocada y los rebeldes sufrieron lo que debieron ser salvajes castigos. La humanidad cedía ante la seguridad. Si Newton participó en esas prácticas horribles —y el primer oficial lo habría hecho, posiblemente en el papel de verdugo—, esa no habría sido la única ocasión en la que confundió convenientemente lo que hizo con lo que afirmaba haber meramente oído. En *Thoughts upon the African Slave Trade* apuntó que había «visto» emplear el aplastapulgares, «un ingenio espantoso que, si una mano implacable hace girar el tornillo, puede producir una angustia intolerable». Era cierto, en un sentido estrecho y técnico: Newton había «visto» los aplastapulgares en acción porque *él mismo los había empleado*, y nada menos que en niños. Newton le escribió a su esposa, Mary, que era «un soberano […] absoluto de mis pequeños dominios (excepto en lo que concierne a la vida y la muerte)». Pero como evidencia su historia sobre el capitán Jackson, tener un infierno propio implicaba que las cuestiones atinentes a la vida o la muerte no eran una excepción.

Newton elaboró una teoría acerca de por qué la crueldad, la violencia y el terror eran intrínsecos al comercio de esclavos. Explicaba que la mayoría de los capitanes de barcos negreros —aunque no todos— eran brutales, o, en sus propias y más cristianas palabras, eran incomprensiblemente «duros de

corazón» para quien no tuviera experiencia en la trata. Escribió: «Un salvajismo de espíritu, difícilmente concebible, infecta (aunque, como he señalado, hay excepciones) a quienes ejercen el poder a bordo de un barco de esclavos, del capitán hacia abajo. Es el espíritu de la trata, que, como un aire pestilencial, es tan infeccioso que pocos logran escapar de él». La violencia y el sufrimiento estaban tan generalizados en el barco negrero que el «trabajo» mismo —es decir, el disciplinamiento y el control del «cargamento» humano— tendía directamente a «eliminar el sentido de la moral, a despojar al corazón de todo sentimiento amable y humano, y a endurecerlo, como el acero, contra toda impresión de sensibilidad». Por tanto, el comercio de esclavos producía y reproducía en los oficiales y la tripulación una insensibilidad moral feroz, violenta.

El espíritu más salvaje e insensible era el del capitán, el soberano del mundo de madera, el hombre que disponía del «mando absoluto». Para los «criados» en la trata, la adquisición de conocimientos y el endurecimiento del corazón iban de la mano. Newton explicaba: «Muchos de los capitanes se crían en el negocio; y pasan por las diferentes etapas de aprendices, marineros y oficiales antes de llegar a ser capitanes, y adquieren gradualmente una índole cruel junto con el conocimiento del oficio». Aprender a comportarse con crueldad era un elemento intrínseco del aprendizaje del oficio, como advirtió el capitán Bowen cuando intentó refrenar la feroz violencia de un oficial «iniciado de modo regular en Liverpool» en el comercio humano. Bowen dio al hombre por «incurable», se deshizo de él y nunca más participó como capitán en un viaje negrero. Newton también formó parte de un sistema de terror que se aplicaba a marineros y a esclavos, y que no solo practicaba una implacable violencia, sino que se vanagloriaba de ello.[311]

Muchos otros participantes en la trata opinaban como Newton. De los oficiales de su barco, el marinero William Butterworth dijo: «Los Cíclopes podrían haber forjado sus endurecidos corazones». El marinero Silas Told,

«salvado» de la trata por su conversión cristiana en Boston en el año 1734, reconoció que la crueldad y el terror del capitán no eran una cuestión individual, sino sistémica. Dijo de sí mismo con sorprendente honestidad: «Probablemente (de haber sido promovido al puesto de capitán) habría sido un salvaje tan insigne como el más notorio de ellos». William Leigh, quien escribió sobre la trata con el seudónimo de Africanus en 1787-1788, señaló lo mismo. El asunto no consistía en la «conducta cruel de unos pocos individuos» en su papel de capitanes. Se trataba de «la crueldad general del sistema». Ese era el significado último del infierno de Richard Jackson en el *Brownlow*.[312]

---

[249] John Newton a Richard Phillips, 5 de julio de 1788, publicado en Mary Phillips, *Memoir of the Life of Richard Phillips*, Londres: Seeley and Burnside, 1841, pp. 29-31.

[250] La frase «la subordinación y la regularidad» fue utilizada por lord Kenyon en el caso Smith contra Goodrich, en el que un oficial llevó a juicio al capitán de un barco de esclavos por agresión. Ver el *Times*, 22 de junio de 1792. Para un alegato legal similar, ver Lowden contra Goodrich, resumido en *Dunlap's American Daily Advertiser*, 24 de mayo de 1791. Para un análisis más amplio de los poderes del capitán en la marina mercante, ver Marcus Rediker, *Between the Devil and the Deep Blue Sea: Merchant Seamen, Pirates, and the Anglo-American Maritime World, 1700–1750*, Cambridge: Cambridge University Press, 1987, cap. 5.

[251] Carta de instrucciones de Henry Wafford al capitán Alexander Speers, del bergantín *Nelly*, 28 de septiembre de 1772, David Tuohy Papers, 380 TUO, 4/6, LRO; capitán Peter Potter a William Davenport & Co., 22 de noviembre de 1776, «Ship New Badger's Inward Accots, 1777», William Davenport Archives, Maritime Archives & Library, MMM, D/DAV/10/1/2. Ver *TSTD*, n.º 92536.

[252] *Memoirs of Crow*, citas en pp. 67, 13, 2, 29.

[253] *TSTD*, n.º 83183. El que Crow recordaba como su primer barco no aparece en *TSTD*.

[254] Stephen Behrendt, «The Captains in the British Slave Trade from 1785 to 1807», *Transactions of the Historical Society of Lancashire and Cheshire* 140, 1990, pp. 79-140; Jay Coughtry, *The Notorious Triangle: Rhode Island and the African Slave Trade, 1700–1807*, Filadelfia: Temple University Press, 1981, pp. 50-53; Africanus, *Remarks on the Slave Trade, and the Slavery of Negroes, in a Series of Letters*, Londres: J. Phillips, and Norwich: Chase and Co., 1788, p. 50. Ver también Emma Christopher, *Slave Trade Sailors and Their Captive Cargoes, 1730–1807*, Cambridge: Cambridge University Press, 2006, pp. 35-39. Behrendt señala que los capitanes británicos que sobrevivían a varios viajes «a menudo adquirían grandes riquezas con el comercio de esclavos», sobre todo si formaban parte del 10 % que eran también copropietarios de sus embarcaciones.

Herbert Klein apunta que un capitán podía acumular «una fortuna respetable» con dos o tres viajes. Ver su *The Atlantic Slave Trade*, Cambridge: Cambridge University Press, 1999, p. 83. Para ejemplos de capitanes que tuvieron problemas con los comerciantes que los empleaban, ver Amelia C. Ford (ed.), «An Eighteenth Century Letter from a Sea Captain to his Owner», *New England Quarterly* 3, 1930, pp. 136-145; Robert Bostock a James Cleveland, 20 de enero de 1790, Robert Bostock Letterbooks, 387 MD 54-55, LRO; «William Grice's Statement of Facts», King's Bench Prison, 2 de julio de 1804, «Miscellaneous Tracts, 1804–1863», 748F13, BL.

[255] Carta de instrucciones de David Tuohy (de parte de Ingram & Co.) al capitán Henry Moore del barco *Blayds*, 25 de julio de 1782, Tuohy Papers, 380 TUO (4/9). Otro motivo de que Tuohy le aconsejara circunspección era que Moore nunca había estado en el Castillo de la Costa del Cabo ni en Lagos. Ver *TSTD*, n.º 80578. Para un estudio de la planificación y la coordinación requeridas de comerciantes y capitanes en la trata, ver Stephen D. Behrendt, «Markets, Transaction Cycles, and Profits: Merchant Decision Making in the British Slave Trade», *William and Mary Quarterly*, 3.ª serie, 58, 2001, pp. 171-204. Para un examen de las prácticas comerciales, ver Kenneth Morgan, «Remittance Procedures in the Eighteenth-Century British Slave Trade», *Business History Review* 79, 2005, pp. 715-749.

[256] Jacob Rivera y Aarón López al capitán William English, Newport, 27 de noviembre de 1772, en Donnan III, p. 264; Thomas Leyland al capitán Charles Watt, del *Fortune*, 23 de abril de 1805, 387 MD 44, Thomas Leyland & Co., informes del barco, 1793-1811, LRO. Ver también Samuel Hartley a James Penny, 20 de septiembre de 1783, Baillie contra Hartley, pruebas documentales sobre el barco de esclavos *Comte du Nord* y la trata; planes, correspondencia, informes, E 219/377, NA.

[257] Existen cartas que contienen instrucciones para todo el período estudiado, esto es, 1700-1808, y para todas las zonas fundamentales de comercio de esclavos: Senegambia, Sierra Leona-Costa de Barlovento, Costa del Oro, las Ensenadas de Benín y Biafra, y el Congo-Angola. Para ejemplos de inicios y finales del período, ver Thomas Starke a James Westmore, 20 de octubre de 1700, en Donnan IV, p. 76; William Boyd al capitán John Connolly, Charleston, 24 de julio de 1807, en *ibid.*, pp. 568-569. Ver también Humphry Morice a William Snelgrave, 20 de octubre de 1722, «Book Containing Orders & Instructions to William Snelgrave Commander of the *Henry* for the Coast of Africa with an Invoice of his Cargoe and Journal of Trade &c. on the said Coast. 2d Voyage. Anno 1721»; Humphry Morice a William Snelgrave, 20 de octubre de 1722, «Book Containing Orders & Instructions for William Snelgrave Commander of the *Henry* for the Coast of Africa with an Invoice of his Cargoe and Journal of Trade &c. on the said Coast. 3d Voyage. Anno 1722»; Humphry Morice a William Snelgrave, 22 de septiembre de 1729, «Book Containing Orders & Instructions for William Snelgrave Commander of the *Katharine Galley* for the Coast of Africa with an Invoice of his Cargoe and Journal of Trade &c. on the said Coast. 5th Voyage. Anno 1729»; Humphry Morice Papers, Bank of England Archives, Londres.

[258] Morice a Clinch, 13 de septiembre de 1722, Morice Papers; Thomas Leyland al capitán Caesar Lawson, del *Enterprize*, 18 de julio de 1803, 387 MD 43, Leyland & Co., informes de los

barcos; instrucciones de los propietarios al capitán Young, 24 de marzo de 1794, Account Book of Slave Ship *Enterprize*, DX/1732, MMM. Ver *TSTD*, n.º 81302.

[259] Humphry Morice a Edmund Weedon, 25 de marzo de 1725, «Book Containing Orders & Instructions for Edmund Weedon Commander of the *Anne Galley* for the Coast of Africa with an Invoice of his Cargoe and Journal of Trade &c. on the said Coast. 4th Voyage. March the 25th: Anno 1722»; Morice Papers; Jonathan Belcher, Peter Pusulton, William Foy, Ebenezer Hough, William Bant y Andrew Janvill al capitán William Atkinson, Boston, 28 de diciembre de 1728, en Donnan III, p. 38.

[260] Isaac Hobhouse, No. Ruddock, Wm. Baker al capitán William Barry, Bristol, 7 de octubre de 1725, en Donnan II, p. 329; Joseph y Joshua Grafton al capitán , 12 de noviembre de 1785, en Donnan III, p. 80.

[261] Humphry Morice a William Clinch, 13 de septiembre de 1722, «Book Containing Orders & Instructions for William Clinch Commander of the *Judith Snow* for the Coast of Africa with an Invoice of his Cargoe and Journal of Trade &c. on the said Coast. Voyage 1. Anno 1722», Morice Papers; Thomas Leyland al capitán Charles Kneal, del *Lottery*, 21 de mayo de 1802, 387 MD 42, Leyland & Co., informes de los barcos; James Laroche al capitán Richard Prankard, Bristol, 29 de enero de 1733, Jeffries Collection of Manuscripts, vol. XIII, Bristol Central Library; instrucciones de los propietarios al capitán William Young, 24 de marzo de 1794, libro de contabilidad del barco esclavista *Enterprize* perteneciente a Thomas Leyland & Co., Liverpool, DX/1732, MMM; South Sea Company, actas del Comité de Correspondencia, 10 de octubre de 1717, en Donnan II, p. 215; Boyd a Connolly, 24 de julio de 1807, en Donnan IV, p. 568.

[262] John Chilcot, P. Protheroe, T. Lucas & Son, Jams. Rogers al capitán Thos. Baker, Bristol, 1 de agosto de 1776, libro de contabilidad del *Africa*, 1774-1776, BCL. Para un examen del viaje del *Africa*, ver W. E. Minchinton, «Voyage of the Snow *Africa*», *Mariner's Mirror* 37, 1951, pp. 187-196.

[263] Behrendt, *op. cit.*, *Transactions of the Historical Society of Lancashire and Cheshire* 140, 1990, p. 93; «Sales of 338 Slaves received per the Squirrel Captain Chadwick on the proper Account of William Boats Esq. & Co Owners of Liverpool, Owners», Case & Southworth Papers, 1754-1761, 380 MD 36, LRO.

[264] Ball, Jennings, & Co. a Samuel Hartley, 6 de septiembre de 1784, Baillie contra Hartley, E 219/377. El desglose era 1.221 libras, 1,3 por comisiones, 634 libras, 19,0 por privilegios, 84 libras por salarios.

[265] La práctica de los privilegios cambió con el tiempo. A principios del siglo XVIII, el capitán y otros oficiales escogían a los esclavos que querían tomar por concepto de privilegios (reservándose los que podían alcanzar un precio mayor), pero si morían, con frecuencia cambiaban de opción, para que el propietario cargara con la pérdida. Para evitarlo, los comerciantes comenzaron a dar instrucciones a los capitanes de que seleccionaran —y marcaran— a sus esclavos en la costa, en presencia de otros oficiales. Pero esto tampoco resultó, porque los oficiales tenían intereses comunes en el asunto y se podían encubrir unos a otros. De ahí que los comerciantes comenzaran a adoptar

otro método: el esclavo de privilegio dejó de ser un individuo y pasó a convertirse en el valor promedio de todos los esclavos tras ser vendidos en un puerto del Nuevo Mundo. Ello creaba un incentivo para cuidar de todos los esclavos, pero también para matar a los más enfermos y débiles una vez que el barco llegaba a las proximidades del puerto, porque podían deprimir el precio promedio y, por tanto, el valor del privilegio del capitán. Ver también Christopher, *op. cit.*, Cambridge: Cambridge University Press, 2006, pp. 34-35.

[266] Mathew Strong al capitán Richard Smyth, 19 de enero de 1771, Tuohy Papers, 380 TUO (4/4). Parece ser que relativamente pocos capitanes poseían acciones de sus barcos o sus cargamentos. De cuarenta y un capitanes (de cuarenta y cinco barcos) a quienes se enviaron cartas con instrucciones, conocemos los inversionistas y propietarios en treinta y nueve casos. Solo cuatro de los treinta y nueve capitanes poseían acciones: Williams Speers aparece relacionado como el «tercer propietario» del *Ranger* en 1767. David Tuohy era el «cuarto propietario» del *Sally* ese mismo año. Thomas Baker y Henry Moore eran el séptimo y el sexto propietario, respectivamente, de sus embarcaciones en 1776 y 1782; *TSTD*, n.ºs 91273, 91327, 17886, 80578. Ver también Madge Dresser, *Slavery Obscured: The Social History of the Slave Trade in an English Provincial Port*, Londres y Nueva York: Continuum, 2001, p. 29; Behrendt, *op. cit.*, *Transactions of the Historical Society of Lancashire and Cheshire* 140, 1990, p. 107; Coughtry, *op. cit.*, Filadelfia: Temple University Press, 1981, pp. 49-50.

[267] Instrucciones al capitán Pollipus Hammond, Newport, 7 de enero de 1746, Donnan III, p. 138.

[268] Carta de instrucción de James Clemens al capitán William Speers, del barco *Ranger*, 3 de junio de 1767, Tuohy Papers (4/2). Para los viajes de Clemens, ver *TSTD*, n.ºs 90408, 90613 y 90684.

[269] Leyland a Kneal, 21 de mayo de 1802, 387 MD 42, Leyland & Co., informes de los barcos; Henry Wafford al capitán Alexander Speers, del bergantín *Nelly*, 28 de septiembre de 1772, Tuohy Papers, 380 TUO (4/6).

[270] James Clemens, Folliott Powell, Henry Hardware y Matthew Strong al capitán David Tuohy, del *Sally*, 3 de junio de 1767, Tuohy Papers, 380 TUO (4/2). Ver también Robert Bostock al capitán Peter Bowie, del *Jemmy*, 2 de julio de 1787, Robert Bostock Letter-books, 1779-1790 y 1789-1792, 387 MD 54-55, LRO. Para un análisis de un motín de marineros, ver el capítulo 8.

[271] Hobhouse, Ruddock y Baker a Barry, 7 de octubre de 1725, en Donnan II, pp. 327-328; Humphry Morice a Jeremiah Pearce, 17 de marzo de 1730, «Book Containing Orders & Instructions for Jere[miah] Pearce Commander of the *Judith Snow* for the Coast of Africa with an Invoice of his Cargoe and Journal of Trade &c. on the said Coast. 7th Voyage. Anno 1730», Morice Papers; propietario anónimo al capitán William Ellery, 14 de enero de 1759, en Donnan III, p. 69.

[272] Humphry Morice a Stephen Bull, 30 de octubre de 1722, «Book Containing Orders & Instructions for Stephen Bull Commander of the *Sarah* for the Coast of Africa with an Invoice of his

Cargoe and Journal of Trade &c. on the said Coast. 2d Voyage. Anno 1722», Morice Papers; *Memoirs of Crow*, p. 22.

[273] John Chilcott, John Anderson, T. Lucas y James Rogers al capitán George Merrick, Bristol, 13 de octubre de 1774, libro de contabilidad del *Africa*, 1774-1776, BCL; Boyd a Connolly, 24 de julio de 1807, en Donnan IV, p. 568.

[274] Robert Bostock al capitán James Fryer, del *Bess*, sin fecha (pero de 1791), Bostock Letter-books, 387 MD 54-55. Ver *TSTD*, n.º 80502. No he encontrado otras amenazas similares en cartas con instrucciones escritas por comerciantes.

[275] Chilcott *et al.* a Merrick, 13 de octubre de 1774, libro de contabilidad del *Africa*, 1774-1776, BCL; Stephen D. Behrendt, «Crew Mortality in the Transatlantic Slave Trade in the Eighteenth Century», *Slavery and Abolition* 18, 1997, pp. 49-71.

[276] *Ibid.* Ver también K. G. Davies, «The Living and the Dead: White Mortality in West Africa, 1684–1732», en Stanley L. Engerman y Eugene D. Genovese (eds.), *Race and Slavery in the Western Hemisphere: Quantitative Studies*, Princeton: Princeton University Press, 1975, pp. 83-98.

[277] Starke a Westmore, en Donnan IV, p. 76; Joseph y Joshua Grafton al capitán ——, 12 de noviembre de 1785, en Donnan III, pp. 78-79; Chilcott *et al.* a Merrick, 13 de octubre de 1774, libro de contabilidad del *Africa*; Robert Bostock al capitán Samuel Gamble, 16 de noviembre de 1790, Bostock Letter-books 387 MD 54-55; Chilcott *et al.* a Baker, 1 de agosto de 1776, libro de contabilidad del *Africa*.

[278] Joseph y Joshua Grafton al capitán ——, 12 de noviembre de 1785, en Donnan III, p. 80. William Snelgrave a Humphry Morice, Jaqueen, 16 de abril de 1727, Morice Papers.

[279] Thomas Boulton, *The Sailor's Farewell; Or, the Guinea Outfit, a Comedy in Three Acts*, Liverpool, 1768; *Newport Mercury*, 9 de julio de 1770. Cuando Boulton escribió posteriormente *The Voyage, a Poem in Seven Parts* (Boston, 1773), eliminó lo que debió ser un recuerdo penoso (si escribía sobre el mismo viaje). No mencionó a los esclavos ni su levantamiento. Ver *TSTD*, n.º 91564.

[280] *An Account of the Life*, p. 19; *Three Years Adventures*, p. 6. Boulton no mencionó una de las fuentes más importantes de reclutamiento: el *crimp*, un agente que empleaba los medios más nefandos para conseguir marineros para los barcos de esclavos.

[281] Para un buen ejemplo, muy completo, de cómo se alistaba un barco de esclavos para hacerse a la mar, ver libro de contabilidad del *Africa*, 1774-1776, BCL.

[282] Joseph Hawkins, *A History of a Voyage to the Coast of Africa, and Travels into the Interior of that Country; containing Particular Descriptions of the Climate and Inhabitants, particulars concerning the Slave Trade*, 2.ª ed., Troy (Nueva York): Luther Pratt, 1797, p. 150.

[283] Dicky Sam, *Liverpool and Slavery: An Historical Account of the Liverpool-African Slave Trade*, Liverpool: A. Bowker & Son, 1884, pp. 21-22.

[284] Entrevista del Sr. Thompson en *Substance*, p. 24; testimonio de James Towne, 1791, en HCSP, 82, p. 27.

[285] Ver, por ejemplo, *Times*, 12 de enero de 1808; *Newport Mercury*, 15 de junio de 1767; *An Account of the Life*, p. 26; *Enquirer*, 12 de septiembre de 1806. Ver también el suelto *Unparalleled Cruelty in a Guinea Captain*, s. l.: H. Forshaw (impresor), s. f. (pero c. 1805), Holt and Gregson Papers, 942 HOL 10, LRO.

[286] *Connecticut Courant*, 10 de agosto de 1789. Ver también *American Minerva*, 15 de mayo de 1794. Para un caso en el que el capitán de un barco de esclavos golpeó y propinó patadas a un miembro de su tripulación, pero cuyo trato de dicho marinero pudo calificarse aun así de «muy moderado», ver Macnamera y Worsdale contra Barry, 26 de agosto de 1729, Records of the South Carolina Court of Admiralty, 1716-1732, f. 729, National Archives, Washington D. C.

[287] Anécdota XI (sobre el *Othello*, del capitán James McGauley), en *Substance*, p. 134; *TSTD*, n.º 82978. Para casos de capitanes que ordenaban a esclavos que azotaran a marineros o abusaran de ellos, ver Marineros contra John Ebsworthy (1738), «Minutes of the Vice-Admiralty Court of Charles Town, South Carolina», 1716-1763, Manuscripts Department, Library of Congress, Washington D. C.; Robert Barker, *The Unfortunate Shipwright, or, Cruel Captain, being a Faithful Narrative of the Unparalleled Sufferings of Robert Barker, Late Carpenter on board the Thetis Snow of Bristol; on a Voyage from thence to the Coast of Guinea and Antigua*, nueva edición, Londres, «impresa para el SUFRIDOR en su propio Beneficio; y por nadie más», 1775 (1760), p. 26.

[288] Macnamera y Worsdale contra Barry, South Carolina Admiralty, ff. 713, 729. Sobre el uso del cañón del arma, ver testimonio de James Towne, 1791, *HCSP*, 82, p. 29.

[289] Libros de contabilidad del *Swift* (1775-1776), *Dreadnought* (1776), *Dalrymple* (1776), *Hawk* (1780-1781), *Hawk* (1781-1782), *Essex* (1783-1784), *Essex* (1785-1786), todos en William Davenport Archives, D/DAV/3/1- 6, MMM. Ver *TSTD*, n.ºs 91793, 91839, 91988, 81753, 81754, 81311, 81312. En la galera *African* el capitán James Westmore ganó más dinero con sus ventas a la tripulación (89,13 libras esterlinas) que con su salario de 6 libras al mes. Ver «Accompts submitted by the Plaintiff in the Court of Chancery suit Capt. James Westmore, commander, v. Thomas Starke, owner of the slaver ‘Affrican Galley’ concerning expenses incurred by Westmore on a voyage from London to Virginia via St. Thomas’ Island, Gulf of Guinea, and back, 20 Apr. 1701–4 Dec. 1702», Add. Ms. 45123, BL.

[290] Testimonio de Henry Ellison, 1790, *HCSP*, 73, p. 371; Law Report, Tarlton contra McGawley, *Times*, 24 de diciembre de 1793. Para otros ejemplos de amenaza o uso de la fuerza, ver capitán Baillie a propietarios del *Carter*, Bonny, 31 de enero de 1757, Donnan II, p. 512; Thomas Starke a James Westmore, s. f., en Donnan IV, p. 80; testimonio de Alexander Falconbridge, 1790, *HCSP*, 72, p. 321.

[291] «Account Book of the *Molly*, Snow, Slave Ship, dated 1759–1760», Manuscripts Department, MSS/76/027.0, NMM. He identificado el viaje como *TSTD*, n.º 17741, aun cuando hay una discrepancia en la fecha. El *Molly* zarpó de Bristol el 4 de diciembre de 1758, vendió sus esclavos en Virginia el 15 de julio de 1759 y llegó de regreso a Bristol el 22 de noviembre de 1759, pero el libro de contabilidad del *Molly* tiene fecha de 1759-1760. (El libro no puede haber sido del siguiente viaje de la embarcación, que se inició en Bristol el 4 de abril de 1760, porque en ese caso la

venta de los esclavos no ocurrió en Virginia, como señala el libro de contabilidad, sino en Jamaica). Otras evidencias que apoyan esa identificación incluyen el número de esclavos llegados al puerto de destino. La base de datos sobre la trata, a partir de otras fuentes, muestra que el barco vendió a 238 esclavos y asume que el número original debió haber sido de doscientos noventa y dos. La cifra que aparece en el libro de contabilidad es de 286 comprados. La fecha consignada de 1760 parece corresponder al visto bueno final al libro de contabilidad el 14 de abril de 1760, dado por alguien con las iniciales «PFW», tal vez un comerciante o un empleado, pero no el propietario de la embarcación, que era Henry Bright. Para otros libros de contabilidad menos detallados, ver «Slave Trader's Accompt Book, compiled on board the schooner 'Mongovo George' of Liverpool, 1785–1787», Add. Ms. 43841, BL; George A. Plimpton (ed.), «The Journal of an African Slaver, 1789–1792», *Proceedings of the American Antiquarian Society* 39, 1929, pp. 379-465.

[292] Para un análisis sobre cómo incidió la demanda africana en la forma que adoptó la trata, ver David Richardson, «West African Consumption Patterns and their Influence on the Eighteenth-Century Slave Trade», en Henry A. Gemery y Jan S. Hogendorn (eds.), *The Uncommon Market: Essays in the Economic History of the Atlantic Slave Trade*, Nueva York: Academic Press, 1979, pp. 303-330.

[293] Para la naturaleza de la trata en el vecino Viejo Calabar durante el mismo período, ver Paul E. Lovejoy y David Richardson, «Trust Pawnship, and Atlantic History: The Institutional Foundations of the Old Calabar Slave Trade», *American Historical Review* 104, 1999, pp. 333-355. El capitán Jenkins regresó a Bonny en otras seis ocasiones entre 1760 y 1769. Ver *TSTD*, n.os 17493, 17531, 17599, 17626, 17635, 17722. Para una relación más breve, pero comparable, de comerciantes de la Costa de Barlovento con los cuales el capitán Paul Cross hizo negocios, ver «Trade book», 1773, Paul Cross Papers, 1768-1803, South Caroliniana Library, Columbia.

[294] William Smith, *A New Voyage to Guinea: Describing the Customs, Manners, Soil, Climate, Habits, Buildings, Education, Manual Arts, Agriculture, Trade, Employments, Languages, Ranks of Distinction, Habitations, Diversions, Marriages, and whatever else is memorable among the Inhabitants*, Londres: Frank Cass & Co., 1967 (1744), p. 34; [John Wells], «Journal of a Voyage to the Coast of Guinea, 1802», Add. Ms. 3 871, f. 10, Cambridge University Library; capitán Thomas Earle a la Sra. Anne Winstanley, Calabar, 30 de agosto de 1751, Earle Family Papers, MMM.

[295] *City Gazette and Daily Advertiser*, 10 de diciembre de 1807. Para el *Hind* y el *Byam*, ver *TSTD*, n.os 81862, 80722.

[296] *Three Years Adventures*, p. 27.

[297] Para ejemplos de capitanes que se quejaban de sus cirujanos, ver vizcondesa Knutsford (ed.), *Life and Letters of Zachary Macaulay*, Londres: Edward Arnold, 1900, p. 86; capitán Japhet Bird a ?, Montserrat, 24 de febrero de 1723, en Donnan II, p. 298; «Barque Eliza's Journal, Robert Hall, Commander, from Liverpool to Cruize 31 Days & then to Africa & to Demarary; mounts 14 Nine & Six Pounders, with 31 Men & boys», T70/1220, NA.

[298] Testimonio de Thomas Trotter, 1790, *HCSP*, 73, pp. 88-89.

[299] Capitán William Snelgrave, *A New Account of Some Parts of Guinea and the Slave Trade*, Londres: Frank Cass & Co., 1971 (1734), pp. 181-185; *Memoirs of Crow*, pp. 148-149.

[300] Bruce Mouser señala: «Entre los capitanes europeos que visitaban la costa existía una especial camaradería». Ver Bruce Mouser (ed.), *A Slaving Voyage to Africa and Jamaica: The Log of the* Sandown, *1793–1794*, Bloomington: Indiana University Press, 2002, p. 78.

[301] Snelgrave, *op. cit.*, Londres: Frank Cass & Co., 1971 (1734), pp. 185-191. Robert Norris le explicó a una comisión parlamentaria en 1789 que no iba bajo cubierta a los compartimentos de los esclavos, porque ese no era uno de sus deberes. Ver testimonio de Robert Norris, *HCSP*, 68, p. 8. Para un capitán extremadamente atento al estado de ánimo de los esclavos, ver diario del bergantín *Ranger*, del capitán John Corran, 1789-1790, 387 MD 56, LRO.

[302] Testimonio de George Malcolm, 1799, en *HLSP*, 3, p. 219.

[303] T. Aubrey, *The Sea-Surgeon, or the Guinea Man's Vade Mecum. In which is laid down, The Method of curing such Diseases as usually happen Abroad, especially on the Coast of Guinea: with the best way of treating Negroes, both in Health and in Sickness. Written for the Use of young Sea Surgeons*, Londres, 1729, pp. 129-130.

[304] Snelgrave, *op. cit.*, Londres: Frank Cass & Co., 1971 (1734), pp. 103-106.

[305] *Providence Gazette; and Country Journal*, 27 de diciembre de 1766; ver también *An Account of the Life*, p. 26; testimonio de Zachary Macaulay, 1799, en *HLSP*, 3, p. 339; *Three Years Adventures*, p. 85; Boulton, *op. cit.*, Boston, 1773, p. 27. Puede que el propio Boulton haya tenido un interés amoroso en Dizia, porque fue ella, escribe, «quien trastornó la paz de mi mente».

[306] Crow, *Memoirs*, p. 102; Snelgrave, *op. cit.*, Londres: Frank Cass & Co., 1971 (1734), pp. 165-168.

[307] *Connecticut Journal*, 1 de enero de 1768.

[308] *Evening Post*, 16 de marzo de 1809.

[309] Newton a Phillips, en Mary Phillips, *op. cit.*, Londres: Seeley and Burnside, 1841, pp. 29-31.

[310] Esta sección tiene como base las fuentes primarias y de archivo citadas en el capítulo 6, notas 1, 2 y 3.

[311] Entrevista al capitán Bowen, *Substance*, p. 47. Para un comentario sobre el capitán de una embarcación de las Antillas que tomó el mando de un barco de esclavos y no había asimilado aún la acostumbrada brutalidad, ver entrevista al Sr. Thompson, *ibid.*, pp. 208-209.

[312] *Three Years Adventures*, p. 41; *An Account of the Life*, p. 84; Africanus, *op. cit.*, Londres: J. Phillips, and Norwich: Chase and Co., 1788, pp. 47-48.

08

La vasta máquina del marinero

Mientras recorrían los muelles de Liverpool en 1775 a las cinco de la mañana, hora en que todavía no había amanecido, los dos hombres trataban de oír el sonido de un violín. Uno era el capitán de un barco de esclavos; el otro, probablemente, su cirujano: andaban «en busca de brazos» para llevar un barco al cabo Monte, en África, donde recogerían un cargamento humano para después cruzar el Atlántico hasta las plantaciones americanas. Pronto oyeron el indiscreto sonido, ubicaron el lugar del que salía y «llegamos naturalmente a la conclusión de que solo podían ser marineros a esa hora y en esa casa quienes estuvieran despiertos». Habían encontrado lo que buscaban.[313]

No era un buen momento para buscar marineros para la trata, y ambos hombres lo sabían. En Liverpool los tiempos eran de gran tensión, ya que los comerciantes de esclavos habían reducido los salarios, y pronto miles de marineros indignados se lanzarían a las mismas calles por las que ahora caminaban. Aun así, tenían que contratar una tripulación, así que entraron nerviosos por la puerta en dirección al chirriante violín. Adentro encontraron a la dueña del establecimiento dormida, ebria, o tal vez sin sentido a causa de una paliza, sobre una silla «con la cabeza descubierta, los

párpados negros como el carbón, un gran chichón en un extremo de la frente y los restos de un par de hilillos de sangre que salían de cada una de sus fosas nasales y le salpicaban la parte inferior del rostro». Cerca de ella había un hombre, supusieron que su esposo, tendido junto a una mesa volcada y con vasijas de beber vacías, un cuartillo de hojalata y una botella desperdigados a su alrededor. Él también estaba en malas condiciones. Su peluca estaba tirada detrás de la cercana chimenea, no llevaba casaca, tenía una pipa rota entre las manos y las medias bajadas hasta los tobillos, dejando al aire las piernas cubiertas de moretones. Los oficiales dejaron atrás a esas dos personas y prosiguieron en busca de la música «si es que música podía llamársele». Tras subir unas escaleras llegaron a «donde una puerta entreabierta nos invitó a echar una mirada al interior».[314]

Vieron a un violinista ciego y a un único marinero que «saltaba y hacía piruetas por la habitación en camisa y pantalones». El marinero danzante no advirtió de inmediato a los visitantes, pero finalmente, en una de sus «revoluciones» alrededor de la habitación, se detuvo, los miró de arriba abajo y frunció el ceño. En un lenguaje florido les preguntó qué querían. El cirujano explicó que «habría sido peligroso hablar francamente» —esto es, responderle que andaban reclutando personal para un barco de esclavos—, así que «le hicieron la prudente alusión» de que tal vez querrían a alguien para trabajar en un barco cuyo destino dejaron discretamente innombrado.

El marinero contestó con «una Andanada de Juramentos» e increpó a los visitantes por su estupidez. Debían saber muy poco de marineros, les dijo, «si piensan que me haré a la mar mientras pueda pagar un violinista y bailar toda la noche y dormir de día tanto como me plazca». No, no se haría a la mar hasta que la necesidad económica lo obligara, y todavía tenía quince chelines en el bolsillo. Esperaba gastar pronto ese dinero «que creo que se irá hoy, ¡pero no importa!». Todavía le quedaban bailes por disfrutar.

El capitán y el cirujano lo escucharon con atención y decidieron que esas eran «razones imposibles de responder». Por tanto, se volvieron para

marcharse. Pero el marinero los llamó: «Oíd, Caballeros». Les dijo: «[…] esa P—a de los bajos, la de los ojos morados, tiene planes de gastarme una mañana», lo que significaba que quería jugarle una mala pasada deshaciéndose de él y entregándoselo a un policía que lo encerraría en la cárcel por deudas. Entonces haría lo que hacían todos los dueños y las dueñas de establecimientos en Liverpool: vendérselo a un barco esclavista a punto de partir y cobrar por adelantado dos o tres meses de su salario para resarcirse de la deuda. Si los caballeros volvían al día siguiente, el marinero podría, dijo, «devolverle su mala pasada a la Mujerzuela» y marcharse de la ciudad antes de que hiciera su trabajo sucio. El marinero declaró a continuación que había «olvidado preguntarles cuál era su destino», pero desistió de su pregunta y dijo que no importaba. Volviéndose hacia el asunto del momento, gritó: «Toca, ciego bribón».

Era el estereotipo del alegre marinero: bailador, fiestero, malhablado «trotamundos», que no se preocupaba por el mañana. Pero era también un hombre de espíritu independiente celoso de la autonomía que le proporcionaba un bolsillo lleno y desdeñoso de sus así llamados superiores y sus posibles patrones. ¿Iría a África? Tal vez; había dejado abierta esa posibilidad. Con un fatalismo cosmopolita, dejaba entender que no importaba a dónde lo llevaran sus labores a bordo de un barco. Sus motivaciones para alistarse serían fundamentalmente económicas. Era un proletario y dependía de un salario. Regresaría a la mar cuando tuviera los bolsillos vacíos.

Ese tipo de encuentro a menudo tenía lugar en el contexto de dos guerras diferentes, aunque relacionadas. La primera era la guerra entre las naciones, muy común en el siglo XVIII. De hecho, Gran Bretaña y sus colonias americanas estuvieron en guerra, por lo general contra Francia y España, por los mercados, el comercio y el imperio, durante casi la mitad del período que medió entre 1700 y 1807. Cuando los hombres que buscaban tripulantes para el barco de esclavos conversaban con el marinero danzante

en Liverpool en el año 1775, ya habían comenzado los combates de lo que sería la guerra de Independencia de los Estados Unidos. Gran Bretaña realizaría una movilización masiva para las labores militares.

Esa movilización intensificaría una segunda guerra más antigua y menos formal entre las clases a propósito de la mano de obra marítima, en la que militaban de un lado funcionarios de la corona, magistrados, comerciantes, capitanes y oficiales, y del otro, marineros. El primer grupo luchaba por conseguir suficientes brazos para sus barcos de guerra, mercantes y del corso, y no era raro que los miembros del grupo pelearan entre sí por el derecho a emplear a los marineros con la misma fiereza con que batallaban colectivamente contra los marineros. Apelaban a la violencia y a incentivos especiales, a la patrulla de reclutamiento y al *crimp*, a mayores salarios y mejores condiciones de trabajo. En esa guerra por la fuerza de trabajo, los marineros luchaban por su autonomía y sus intereses. ¿Se unió el marinero danzante a la tripulación del barco de esclavos? El cirujano no lo dijo. Pero es seguro que sí lo hicieron muchos miles de hombres como él. Año tras año, comerciantes y capitanes, de una u otra manera, encontraban trabajadores suficientes para llevar sus docenas de barcos a la costa occidental de África. A fin de trasladar a 3,5 millones de esclavos al Nuevo Mundo, contrataron tripulaciones cuyo número total de miembros fue de 350.000 hombres. Alrededor de un 30 % habrían sido oficiales y trabajadores cualificados, que contaban con estímulos especiales y que, por tanto, eran más dados que los marineros a enrolarse en más de un viaje. Si cada uno de ellos hizo tres viajes, la masa de los oficiales cualificados con experiencia en la navegación habría estado compuesta por unos 35.000 hombres. Si cada marinero común (incluidos los aprendices y los trabajadores de tierra) realizó uno o dos viajes (uno y medio como promedio), el total de los involucrados habría sido de unos 210.000 individuos.

¿Cómo lo lograban los comerciantes y capitanes? ¿Cómo se las ingeniaban para ganar la guerra por la fuerza de trabajo marítima, o al menos para ganar con suficiente frecuencia como para cumplir sus objetivos económicos mediante el comercio de esclavos? ¿Cómo se las arreglaban para encontrar a miles de trabajadores para un oficio en el que las condiciones de trabajo eran duras, los salarios modestos, la comida mala y el peligro de muerte (por accidente, disciplina excesiva, revuelta de esclavos o enfermedad) alto? Este capítulo explora el trabajo y la experiencia colectivos de los marineros en la trata y, por tanto, ubica la vida y la obra del marinero-poeta James Field Stanfield en un contexto mayor. Es una historia de guerras, dinero, clases, violencia, razas y muerte, todo vinculado, para los marineros, a un centro de trabajo flotante al que Stanfield llamó «la vasta máquina».[315]

Del puerto al barco

Al examinar la guerra por la fuerza de trabajo marítima, las conclusiones del cirujano sobre cómo completar el personal de un barco de esclavos se asemejaban a las de Stanfield. «El Esfuerzo para conseguir Brazos», estimaba, era «con mucho [la parte] más desagradable de un viaje desagradable». A los marineros no les gustaba el comercio esclavista; detestaban el prolongado encierro y «los malos tratos» de los oficiales. Como el marinero danzante con los quince chelines en el bolsillo, la mayoría nunca «se hace a la Mar con un Centavo en el bolsillo, y solo la necesidad los obliga, especialmente cuando se trata de viajes a Guinea». Solo después de gastar su dinero y acumular una deuda con la dueña de un establecimiento local, y solo cuando se encontraban en la cárcel o amenazados con ir a dar en ella aceptaban enrolarse en uno de esos viajes, y eso solamente «como precio por su libertad». Incluso en esas circunstancias, los marineros experimentaban «un cambio de encierro [y no] una liberación, porque los trasladan de la prisión al barco, donde

permanecen sin la menor perspectiva de pisar tierra hasta que el Barco llegue a la Costa, y con más frecuencia hasta que llegue a las Antillas». El cirujano proesclavista y el marinero antiesclavista estaban de acuerdo en que el servicio en un barco negrero equivalía a un período en la cárcel.[316]

Numerosos marineros explicaron cómo habían terminado por llegar a un barco de esclavos. Entre los que llegaron a él voluntariamente se encontraba William Butterworth, quien de niño vio a uno de sus primos vestido con el uniforme de la Marina Real y en ese mismo momento decidió su futuro: sería marinero. Huyó a Liverpool en 1786, conoció a un *crimp* y después a un viejo lobo de mar que le advirtió contra la trata. Butterworth no fue capaz de contradecir nada de lo que le decía, de modo que le preguntó, con invencible ignorancia: ¿si «otros han arriesgado vida y fortuna, por qué no lo haría yo»? Se enroló.[317] William Richardson, un veterano de veinte viajes en carboneras (barcos dedicados al transporte de carbón) de Shields a Londres, vio un «hermoso barco» en el Támesis, se enamoró de él y se enganchó sin importarle a dónde iba.[318] John Richardson perdió su grado de alférez en la Marina Real debido a su hábito de embriagarse, causar disturbios e ir a dar en la cárcel. Se presentó en un barco de esclavos sin baúl personal ni ropa y logró que le hicieran un lugar a bordo.[319]

Otros marinos terminaban por trabajar en barcos de esclavos por razones ajenas a su voluntad. Silas Told comenzó su aprendizaje a los catorce años. Su capitán lo llevó a tres viajes a las Antillas, y después se lo traspasó al capitán Timothy Tucker, del *Loyal George*, cuyo destino era África.[320] Thomas Thompson se enroló para navegar a las Antillas, y fue «llevado fraudulentamente a África».[321] En otra ocasión, los propietarios de un establecimiento «se hicieron con él» por sus deudas y lo obligaron, tras ir a la cárcel, a hacer un viaje a África con un capitán violento a quien detestaba.[322] Henry Ellison, quien había realizado diez viajes de transporte de esclavos, creía que algunos marineros ingresaban voluntariamente en la trata, pero que «con mucho, la mayoría lo hace por necesidad». Algunos se

enrolaban porque no lograban encontrar otro empleo; otros, porque incurrían en deudas y querían escapar de la cárcel. Ellison había conocido a muchos que estaban en ese caso y sabía que eran «excelentes hombres de mar».[323]

Los marineros de la trata provenían de muchos orígenes sociales, desde orfanatos y cárceles hasta familias respetables de la clase obrera e incluso de la clase media. Pero, en conjunto, los marineros eran tenidos en el siglo XVIII por uno de los grupos ocupacionales más pobres de Gran Bretaña y Norteamérica, así que había muchos más de los primeros que de los segundos. De hecho, John Newton describía a los marineros de la trata como «los desechos y la escoria de la Nación», los refugiados de «cárceles y prisiones militares». Añadía que la mayoría «habían sido criados para él desde niños» (como Told), pero que otros eran «muchachos malcontentos con sus padres o maestros» (como Butterworth) y hombres «ya destruidos por un vicio inoportuno» (como Richardson).[324] Hugh Crow estaba de acuerdo en lo fundamental. Los «esclavos blancos» que trabajaban a bordo del barco eran, esencialmente, «la escoria misma de la comunidad»: algunos eran carne de prisión, otros eran trabajadores de tierra que habían aprendido unas pocas frases marineras y se habían enrolado con falsas credenciales, e incluso un número más reducido eran hijos de caballeros dados al malvivir.[325] Según el comerciante de esclavos James Penny, algunos de los trabajadores de tierra que zarpaban de Liverpool eran miembros del proletariado urbano, «desempleados de los pueblos manufactureros», como Mánchester.[326]

Quienes abogaban a favor de la trata subrayaban el número significativo de trabajadores de tierra que se enrolaban en los barcos de esclavos. Algunos sostenían que constituían la mitad o más de todas las tripulaciones.[327] Es cierto que en todas las listas del personal de los barcos de esclavos aparecían trabajadores de tierra, pero en número modesto. William Seaton llevó solo a dos cuando navegó en el *Swift* en 1775. Durante un viaje

realizado en tiempo de guerra entre 1780 y 1781, cuando la demanda de fuerza de trabajo habría llegado al máximo y hecho más deseables a los trabajadores de tierra, el *Hawk* llevó solo a tres en su tripulación de cuarenta y un hombres.[328] Quienes comenzaban a laborar en el barco como trabajadores de tierra ascendían por la jerarquía viaje tras viaje hasta llegar a ser «medio marinero» o «tres cuartos de marinero» —ambos con menos paga— y finalmente marineros competentes.[329]

James Field Stanfield subestimó el número de los marineros que se enrolaban voluntariamente en un barco de esclavos, decisión que a menudo se veía complementada por la necesidad o la coerción. Los *crimps* no solo les «vendían» marineros a los capitanes negreros: también se los llevaban con su consentimiento, como fue el caso de William Butterworth. El dueño de un establecimiento hizo encerrar a Thomas Thompson en la cárcel, después de lo cual este «aceptó» trabajar en un barco esclavista. La voluntariedad también estaba condicionada por la necesidad en el caso de un marinero pobre que encontraba albergue en un barco de esclavos por cuarenta chelines al mes en tiempos de paz, o sesenta o incluso setenta en tiempos de guerra, salarios que eran entre un 20 % y un 25 % mayores que en otros oficios. A ese mismo marinero se le garantizaba, además, durante el viaje, una ración de comida (aunque de dudosa calidad). Muchos comerciantes de esclavos permitían a los marineros asignar una parte de su paga a sus esposas o madres, quienes la cobraban mensualmente en el puerto de origen. Y aunque por lo general estaba prohibido, los hombres que disponían de un poco de dinero y se enrolaban en un barco esclavista tenían la posibilidad de comerciar por su cuenta: llevaban consigo algunos productos locales, como cuchillos o sombreros con galones, que cambiaban en África por objetos más valiosos (una cotorra o una pequeña pieza de marfil).[330]

La verdadera ventaja del comercio de esclavos era que proporcionaba dinero contante y sonante: un adelanto de dos o tres meses de los salarios.

Esa era la clave para tentar a los marineros a enrolarse en un comercio que no les gustaba. Un marinero común podía obtener entre cuatro y seis libras esterlinas (de 1760), que hoy equivaldrían a entre mil y mil quinientos dólares, una suma considerable para un hombre pobre, sobre todo si los tiempos eran difíciles y tenía una familia que mantener. En ocasiones, ese dinero costeaba una comilona y borrachera tumultuosa con sus compañeros. El recaudador de impuestos de Liverpool lo planteó ante el Parlamento en 1788. Como los marineros eran «un Conjunto de Hombres irreflexivos» que se preocupaban por el presente y no por el futuro, los adelantos «antes de zarpar llevan a la mayor Parte de ellos a emprender el Viaje más peligroso que se haya visto jamás». Dejando a un lado los estereotipos, el recaudador expresaba una verdad fundamental. Como proletarios sin otros medios de subsistencia, los marineros ansiaban y necesitaban dinero contante y sonante, aun cuando su precio fuera alto.[331]

El comercio de esclavos brindaba oportunidades de movilidad social ascendente, aunque eran limitadas, como ha subrayado la historiadora Emma Christopher. Al igual que en otros oficios, los hombres capaces y ambiciosos podían escalar posiciones, sobre todo cuando sus superiores morían y las dejaban vacantes, lo que era frecuente en el comercio de esclavos. Silas Told hizo tres viajes en calidad de aprendiz y después saltó a armero. En el curso de sus diez viajes, Henry Ellison ascendió por la jerarquía, tras comenzar como aprendiz. En 1790 declaró: «El [puesto] de armero fue el más alto que tuve —no tenía estudios para llegar a oficial—». Había chocado con el muro que separaba a los pobres de quienes habían adquirido cierta educación, que era esencial para aprender a gobernar un barco y llevar las cuentas.[332]

Los marineros de un barco de esclavos eran «un grupo abigarrado» proveniente «de todo el globo». Muchos, quizás la mayoría, eran británicos en el sentido amplio del término —de Inglaterra, Escocia, Gales, Irlanda y de colonias (o excolonias) británicas fuera del territorio metropolitano—,

pero en los barcos también trabajaban cantidades significativas de otros europeos, africanos, asiáticos (*lascars* de las Indias Orientales) y otros. El *Bruce Grove* tenía una tripulación de treinta y un hombres, de los cuales cuatro eran suecos, uno portugués, un *lascar* (de las Indias Orientales) y otro era el proverbial cocinero negro. La lista de tripulantes de una nave norteamericana, el *Tartar*, relaciona una tripulación más pequeña, pero no menos heterogénea, de catorce hombres provenientes de los estados costeros de los Estados Unidos (de Massachusetts a Carolina del Sur), Dinamarca, Francia, Prusia, Sicilia y Suecia. El tonelero era un «liberto» de St. Domingue, la nueva república revolucionaria de Haití, y el cocinero había nacido en Río Pongo, en la Costa de Barlovento africana adonde se dirigía el barco.[333]

Al igual que el cocinero del *Tartar*, muchos hombres procedentes del litoral africano se enrolaban en los barcos de esclavos, y muchos, como los fantes y los krus, tenían experiencia marítima. Algunos eran *grumettoes* que trabajaban por breves períodos de tiempo en los barcos cuando se encontraban en la costa. Otros hacían travesías transatlánticas. La nómina del *Hawk*, a cargo del capitán John Smale y con una tripulación de Liverpool, incluía —en un viaje al río Wouri (Rio dos Camarões), en la Costa del Oro y a Santa Lucía, en 1780-1781— a Ackway, Lancelots Abey, Cudjoe, Quashey, Liverpool y Joe Dick, todos «hombres fantes», a quienes se les pagaba salarios por el viaje. Cuatro de ellos habían recibido adelantos en oro mientras estaban en la costa de África. Marineros libres de ascendencia africana también se enrolaban al inicio de los viajes en puertos europeos y norteamericanos, entre otras cosas —y no la menor— porque tenían relativamente pocas oportunidades de empleo, y la marinería era una de las más abiertas y disponibles. Puede que James Field Stanfield no hubiera entendido los motivos de esos hombres, ni el atractivo que ejercía el dinero sobre individuos más pobres que él, lo que, a su vez, lo llevó a

subestimar el papel de la voluntariedad, aun si constreñida por la necesidad, como lo estaba para muchos.[334]

La cultura del marinero común

Todo marinero que subía a bordo de un barco de esclavos lo hacía en el marco de una profunda relación de clase. Había firmado un contrato —aun si eso significaba trazar en él una *X* lo mejor que pudiera— con un comerciante y un capitán, en el que se comprometía a efectuar un trabajo durante el viaje a cambio de un salario. Durante los próximos doce a catorce meses, experimentaría la vida social del barco: navegaría a África y América, y en el camino realizaría diversas labores; viviría, comería y dormiría sujeto a una rígida jerarquía y una severa disciplina. Formaría parte de la sociedad de clases en miniatura que era el barco.[335]

Pero el marinero no llegaba al barco como un individuo autónomo. En la mayoría de los casos, venía como miembro de una cultura fuerte y distintiva, como descubriera Samuel Robinson durante sus dos viajes como grumete a bordo de barcos de esclavos, entre 1800 y 1804. Los marineros, descubrió, tenían su propia manera de hablar (salpicada de frases y metáforas marinas), de caminar (con las piernas abiertas para mantener el equilibrio en cubiertas que se balanceaban), de ver el mundo y actuar en él. Todo ello tenía como base su trabajo, que era colaborativo y peligroso. Los marineros dependían unos de otros para preservar sus vidas, y sus actitudes y relaciones sociales eran un reflejo de esa realidad fundamental. Robinson observó que forjaban «fuertes vínculos con sus compañeros y sus embarcaciones». La solidaridad estaba en el orden del día del oficio, y, de hecho, uno de los dichos favoritos de los marineros era: «Uno para todos».

Robinson también observó que los marineros sentían un gran aprecio por su trabajo, dado que consideraban que la marinería era la única vida para un hombre animoso. Quienes no participaban de su cultura eran tratados con rudeza. Los marineros sentían poco respeto por quienes nunca se habían

hecho a la mar y un notorio desprecio por los soldados, con quienes iniciaban una riña a la menor provocación. Las implicaciones de ello para los africanos, sobre todo los que provenían de sociedades ubicadas tierra adentro, eran significativas. A bordo del barco, los aprendices, los grumetes y los novatos eran constantes objetos de bromas, coscorrones y en ocasiones tormentos. Pero con el paso del tiempo, los recién llegados se incorporaban al mundo de los marineros de alta mar, en parte aprendiendo el oficio y en parte mediante una iniciación y una aceptación rituales, como cuando, por ejemplo, los bautizaba el Rey Neptuno al «cruzar la línea», esto es, el trópico de Cáncer o el ecuador en una primera travesía larga. Emma Christopher ha señalado que los marineros practicaban un «parentesco ficticio» a fin de incorporar a trabajadores de muy diversos orígenes nacionales, culturales y raciales. La abigarrada tripulación encontraba su unidad en el trabajo. Eran «hermanos lobos de mar».

Aprender a ser un marinero significaba aprender a enfrentar el peligro sin miedo y a vivir en la penuria. Por tanto, la fortaleza física y mental era un elemento central de la perspectiva cultural de los marineros, como apuntara Robinson: «Es bien sabido que los marineros, como clase, son de temperamento jovial y temerario, y que están dispuestos a ver el lado bueno de todas las cosas, poco inclinados a prever obstáculos futuros, deseosos de soportar sin vacilaciones privaciones y fatigas que desmoralizarían y paralizarían a casi cualquier otra clase de hombres, [y] lo que consideran comodidad no es más que desgracia disfrazada». Los peligros y los sufrimientos compartidos unían a los marineros y daban origen a una ética de ayuda mutua. A Robinson los marineros le parecían «bondadosos, magnánimos y generosos». No se trataba meramente de una postura moral, sino que era una estrategia de sobrevivencia basada sobre el entendido de que una distribución equitativa de los riesgos obraba a favor de todos. Era mejor compartir lo poco que se tenía, con la esperanza de que alguien compartiría con uno cuando no tuviera nada. Todo por los hermanos

marineros. El corolario de esa creencia, apuntaba Robinson, era que: «El ansia de riquezas se considera una mezquindad digna solo de los peores miserables».

Profundamente integrada en esa cultura había una sensibilidad belicosa que Robinson captó al describir una comida en la que se repartió carne y pan a los marineros de su barco. En vez de «expresar su agradecimiento», como Robinson creyó que debían hacer, «todos comenzaron a declarar que malditos fueran sus ojos y sus pies si alguna vez volvían a subir a bordo de un condenado armatoste como ese, y a expresar en general el deseo de que el barco, el capitán y los propietarios, todos y cada uno, fueran a dar a cierto lugar que no hay por qué mencionar». Ese conjunto de actitudes encontraba expresión durante el viaje en varias formas de resistencia: deserción, amotinamiento y piratería. Los marineros comunes ejercían un poder propio, desde abajo, contra el poder concentrado del capitán. También ejercían su poder sobre los ubicados por debajo de ellos, que eran quienes definían los límites de su cultura ocupacional.

El trabajo en el barco

En la travesía desde un puerto británico o norteamericano hasta África Occidental, los marineros hacían más o menos lo mismo que en la mayoría de los barcos de altura. Estaban organizados en guardias a estribor y a babor, de las cuales el capitán encabezaba una y el primer oficial la otra en los barcos más pequeños, y los oficiales ambas en los mayores. Todo el mundo trabajaba en cubierta de 8:00 a. m. a 6:00 p. m., y después había turnos rotativos de cuatro horas para la guardia y el descanso, hasta la mañana siguiente. El oficial o el contramaestre daban la señal de cambio de guardia con la campana del barco o un silbato. Un marinero podía fácilmente perder la modesta cantidad de tiempo de descanso de la que disponía debido a un cambio de tiempo, momento en el cual se movilizaba a todos los hombres para orientar y ajustar el rumbo de la embarcación.

William Butterworth se quejaba de que «nunca disfruté de un sueño profundo durante todo el viaje».[336]

Organizaban a los marineros de una guardia en grupos de cinco o seis a los que el oficial les asignaba la comida de la semana. Según manifestó un comerciante de esclavos en 1729: «La Ración usual asignada a los Marineros a bordo del ya mencionado Merchant Men en la Costa [de África] es de Cinco Libras de Pan a la Semana para cada Hombre, un pedazo de Carne al Día que pesa entre Cuatro y Cinco Libras antes de salar para cinco hombres, con guisantes y harina, siendo por lo general la ración de Guisantes de media Pinta y la de harina de media libra al día cuando se les asigna». Esas raciones podían verse complementadas por pescado, si los marineros eran capaces de pescarlos. El grog y alguna otra bebida alcohólica también formaban parte importante de la ración semanal acostumbrada, y podían ser motivo de enconados enfrentamientos. En ocasiones el capitán ponía a los hombres a media ración, esto es, disminuía la cantidad de comida y bebida que se le distribuía a cada grupo, lo que inevitablemente provocaba insultos, sobre todo si la ración del camarote del capitán seguía siendo la misma, lo que parece que siempre ocurría.[337]

El trabajo que realizar en esa etapa del viaje era el usual de un marinero común —«aferrar, arrizar y timonear»—, o sea, encargarse de las velas (a menudo desplegadas) extendiéndolas o arriándolas, dependiendo de la situación, y dirigir los movimientos del barco mediante el uso del timón (por lo general en turnos de dos horas), todo ello bajo la dirección del oficial de la guardia. Muchos capitanes juraban que en sus barcos no se toleraba la holgazanería, lo que quiere decir que se ocupaban todas las horas laborables, a veces baldeando o fregando las cubiertas con piedra y arena. Además, los marineros confeccionaban alfombras, gruesas tramas de fibras o pequeñas cuerdas entretejidas que se utilizaban para proteger el aparejo vertical de la fricción de otras cuerdas. Hacían seno, un grueso cabo trenzado. Cuando la embarcación se aproximaba a la costa de África, los

marineros se iban a la bodega y a la cubierta inferior para sacar a cubierta y disponer allí las mercancías destinadas al intercambio.

No obstante, algunos aspectos del trabajo eran específicos del barco de esclavos. En un barco en el que la guardia armada sería una cuestión de vida o muerte, el armero revisaba y limpiaba con diligencia las armas de menor calibre. También les daba mantenimiento a los trabucos y las colisas, mientras los marineros preparaban las municiones, los cartuchos de metralla. Los marineros también tejían la red que impediría que los esclavos escaparan del barco y que los comerciantes no bienvenidos subieran a bordo. El capitán William Miller, del *Black Prince*, anotó en su diario en 1764: «La Gente Dedicada a la red y otras necesidades». Los marineros también contaban y ensacaban cauríes, un molusco marino cuya concha servía para el comercio.[338]

Cuando llegaba un barco esclavista a la costa de África, los marineros pronto se convertían en algo más que marineros. Seguían realizando el trabajo del barco: tirar y levar el ancla y orientar las velas para llevar la embarcación aquí y allá, sobre todo si el capitán tenía en mente «costear» para comprar esclavos en varios lugares, como era corriente en la Costa de Barlovento. Los marineros también le daban mantenimiento al barco: limpiaban, remendaban las velas, reparaban los aparejos y se ocupaban de los pertrechos. A la vez, como explicara James Field Stanfield, construían una techumbre de paja o lona sobre una gran parte de la cubierta del barco, para protegerse del sol tropical y limitar la movilidad de los cautivos que compraría el capitán. Una vez que comenzaban la compra y la venta, los marineros eran enviados a la yola y la falúa a remar, a veces grandes distancias, del barco a la costa y viceversa, así como a otros barcos para trasladar mercancías, personas y provisiones (ñames, maíz, arroz, agua). Ni bien las mercancías eran personas —o sea, tan pronto como el capitán empezaba a comprar esclavos—, la función social de los marineros cambiaba: se tornaban súbitamente en carceleros. Lo seguían siendo

durante los siguientes siete a diez meses, o a veces más —de cinco a siete meses o más en la costa, dos o tres meses en la travesía a las Américas—, hasta que el barco llegaba al puerto donde descargaba su mercancía.

Tan pronto los esclavos subían a bordo, la expresión «hacer guardia» cobraba un nuevo significado. El capitán movilizaba un retén que debía mantenerse presente y vigilante sobre cubierta cada vez que los esclavos estaban allí. Cada uno de sus miembros estaba armado, algunos con pistolas, otros con mosquetes, y todos, parece ser, con un machete cuyo mango tenía una correa que el marinero se enrollaba en la muñeca para que un esclavo rebelde no pudiera arrebatárselo.[339] Las preocupaciones fundamentales en ese momento del viaje eran las fugas y las insurrecciones, las cuales eran alentadas por la proximidad del barco a la orilla y la posibilidad de los cautivos de regresar a sus sociedades natales (aun cuando eran probables una nueva captura y una nueva venta cuando el fugitivo intentaba llegar a su hogar, a muchos kilómetros tierra adentro). Los propósitos fundamentales del trabajo del marinero a partir de ese momento eran mantener la vigilancia y preservar las nuevas propiedades humanas del capitán y del dueño del barco.

Después de la llegada de unos diez esclavos varones a bordo, a todos ellos, y a todos los varones que llegaban después, se les ponían esposas y grilletes. Siguiendo las orientaciones del capitán y el oficial, así como del artillero o armero, los marineros los remachaban y los hombres quedaban unidos por parejas con la muñeca y el tobillo izquierdos de uno atado a la muñeca y el tobillo derechos del otro. A partir de ese momento, cada vez que los hombres subían a la cubierta principal los marineros pasaban una cadena por sus grilletes y los amarraban en grupos de diez a una anilla. Los marineros debían revisar cuidadosa y regularmente los grilletes de los hombres, al menos dos veces al día, por la mañana y por la noche.[340] Normalmente no se limitaban los movimientos de mujeres y niños, a menos que fueran rebeldes. En cuanto la techumbre se desmantelaba, los miembros

de la tripulación ocupaban sus puestos en la barricada y apuntaban sus mosquetes a través de las «Troneras». Dos marineros ocupaban posiciones tras un cañón de cuatro libras elevado, «cargado con un Bote de Balas de Mosquete para barrer la Cubierta principal si se presenta la Ocasión».[341]

A medida que el barco se llenaba, los marineros comenzaban a controlar las rutinas de los cautivos, tanto en la cubierta inferior como en la superior. Bajo cubierta, ayudaban a «estibar» a los esclavos, esto es, le asignaban a cada uno un espacio específico en el cual tenderse o sentarse cuando estaba bajo cubierta, tanto durante la estancia en la costa como en el cruce del Atlántico. El primer oficial y el contramaestre, gato de nueve colas en mano, supervisaban la estiba de los hombres; el segundo oficial y el armero, la de las mujeres. Los marineros ayudaban a colocar muy juntos a los esclavos, «ajustando sus brazos y sus piernas y prescribiéndole a cada uno un lugar fijo». A quienes no «ocupaban rápido sus lugares» se les obligaba con el gato. George Millar, quien sirvió en el *Canterbury* durante un viaje a Viejo Calabar en 1767, rememoraba: «Yo era el encargado de los Esclavos varones, y cuando se los estibaba no cabía entre uno y otro la punta de un palo».[342]

Cuando los esclavos estaban sobre cubierta durante las horas del día, un destacamento de marineros iba bajo cubierta a limpiar sus compartimentos. En ocasiones eran los propios esclavos quienes realizaban ese trabajo, pero más comúnmente eran los marineros, que lo detestaban. El trabajo incluía varios aspectos, algunos diarios, otros ocasionales. Una tarea constante era la de vaciar las tinas de orines y excrementos. Alexander Falconbridge escribió: «En cada uno de los compartimentos hay tres o cuatro grandes baldes de forma cónica, de cerca de dos pies de diámetro en el fondo y solo un pie en la parte superior, y de unas veintiocho pulgadas de profundidad; a los cuales tienen recurso los negros cuando les resulta necesario». Los marineros también fregaban la cubierta y los baos, con arena y otros abrasivos, para eliminar la costra de suciedad, vómitos y mucosidades. Una

vez a la semana, o cada quince días, después de limpiar, también fumigaban los compartimentos. Esto se hacía de varias maneras. El capitán William Littleton les hacía poner «un hierro al rojo vivo en vinagre», impedir la salida del humo y dejar que penetrara en el maderamen. El marinero Samuel Robinson escribió que en sus barcos la cubierta inferior se mantenía «escrupulosamente limpia, lavada y baldeada con arena dos veces a la semana, secada con braseros y fumigada con vinagre y humo de tabaco; al tiempo que grandes tinas con sus cubiertas se colocan a distancia adecuada para los necesarios propósitos».[343]

Otra tarea que los marineros detestaban era la guardia nocturna bajo cubierta entre los esclavos. No todos los capitanes la exigían; algunos se contentaban con encerrar a los esclavos y atenderlos a la mañana siguiente. Pero en otros barcos se exigía la guardia, y William Butterworth dejó un detallado testimonio de lo que conllevaba. Después de una insurrección fallida, el capitán Jenkin Evans, del *Hudibras*, «consideró necesario apostar a una persona en el compartimento de los hombres durante la noche». Al oír la noticia, Butterworth se sintió mortificado. Pensó: «¡Situación poco envidiable! ¡Puesto poco codiciado!». Pero la decisión del capitán (el destino) hizo que fueran él y otro hombre los elegidos para la tarea. Deseando de repente que todos los esclavos estuvieran «en sus bosques nativos» y él «seguro en mi pueblo natal», Butterworth se escondió para tratar de evitar la guardia. Todo inútil: lo hallaron y lo obligaron a ir bajo cubierta por cuatro horas. Cuando llegó a su puesto, encontró al hombre a quien sustituía «en la punta superior de la escalera» que conducía a la cubierta inferior, «[aferrado] al enjaretado y con lágrimas en los ojos». Estaba aterrorizado, igual que Butterworth, quien bajó y se sentó lo más lejos posible de los esclavos, «manteniendo una muy respetuosa distancia». El tiempo transcurrió lentamente, mientras oía el entrechocar de los hierros de los cabecillas coromantees e igbos de la insurrección, encadenados en grupos de diez. Para su horror, pronto se vio obligado a realizar otra guardia

de cuatro horas, durante la cual utilizó su gato de nueve colas —al que llamaba «las credenciales de la autoridad bajo cubierta»— para obligar a volver a su lugar a un «viejo infractor», ya con fuertes cadenas, que se le acercó. Butterworth comenzó a sentirse soñoliento, pero temía ser descuartizado si se dormía. Lentamente, comenzó a hablarles a los esclavos igbos que estaban cerca de la escalera, con la esperanza de conquistar algunos aliados. Ya en la hora de su guardia al día siguiente había decidido que esa política estaba dando resultados: garantizaba su seguridad. No tenía idea de que se planeaba otro levantamiento. Pronto se supo que dos de los hombres a quienes Butterworth «vigilaba» tenían en su poder grandes cuchillos. Parece ser que lo consideraron un blanco demasiado insignificante.[344]

Otra tarea importante que realizaban diariamente los marineros era registrar a los cautivos en busca de herramientas cortantes o cualquier cosa que pudiera emplearse como un arma contra la tripulación en el curso de una insurrección, contra ellos mismos en un intento de suicidio, o contra otros esclavos en las frecuentes riñas que se suscitaban en medio del calor, el hacinamiento y la horrible situación de la cubierta inferior. En algunos barcos, ello implicaba cortarles las uñas a los potenciales rebeldes. En casi todos, mantener vigilados a las mujeres y los niños, que gozaban de más movilidad y que en ocasiones les pasaban herramientas a los hombres por los enjaretados. A los marineros también se los enviaba a poner fin a las peleas que estallaban a partir de conflictos relativos al espacio, la enfermedad, la limpieza o las diferencias culturales. Haciendo alarde de su humanismo (aparentemente sin ninguna ironía), el comerciante de esclavos Robert Norris explicaba que esa atención resultaba necesaria para que «los fuertes no opriman a los débiles».[345]

Cuando hacía buen tiempo, todos los días, alrededor de las 8:00 a. m., algunos marineros ocupaban sus posiciones de vigilancia armada mientras otros subían a los esclavos de la cubierta inferior: a los hombres a la parte

anterior de la barricada, a las mujeres y los niños a la posterior. Tras encadenar a los hombres a cubierta, los marineros ayudaban al lavado matinal de caras y manos, y después ordenaban a los esclavos mientras el cirujano hacía su ronda, escuchaba las quejas y buscaba las señales reveladoras de una enfermedad. Alrededor de las 10:00 a. m., los marineros comenzaban a servir la comida de la mañana, que consistía regularmente en alimentos africanos según la región de origen de los cautivos: arroz para los de Senegambia y la Costa de Barlovento, maíz para los de la Costa del Oro, ñames para los procedentes de las Ensenadas de Benín y Biafra. Los marineros también les servían un cazo de agua. Tras la comida, recogían los cuencos (llamados *crews*) y las cucharas y preparaban las condiciones para un baño en toda regla. Al mediodía, los marineros daban inicio a las actividades de la tarde. De especial importancia era algo llamado «el baile».

Tanto los médicos como los comerciantes de esclavos creían que el ejercicio contribuía a preservar la salud de los esclavos. Por tanto, todas las tardes se les exigía a los africanos que bailaran (y, en muchos barcos, también que cantaran). Ello podía adoptar muchas formas, desde algo más o menos libremente elegido, acompañado por instrumentos africanos (más común entre las mujeres) hasta el monótono y forzado golpear de las cadenas (más común entre los hombres). Algunos se negaban a participar en el ejercicio, otros lo hacían con hosquedad. Esas reacciones provocaban el castigo del gato, blandido por el oficial o el contramaestre.

Lo mismo sucedía frecuentemente con la alimentación: algunos se negaban a comer, deliberadamente o porque se sentían enfermos o deprimidos. Se les obligaba a la fuerza. El instrumento preferido para ello era el omnipresente gato, en manos de los oficiales. Numerosos observadores señalaron que no siempre funcionaba: muchos seguían negándose a comer, lo que hacía que se emplearan otros medios, entre los que se encontraban los carbones al rojo vivo y, finalmente, el *speculum oris*. Los marineros auxiliaban en esas torturas, pero no tomaban la iniciativa.

En un momento de la tarde, se les ofrecía pan y en ocasiones una pipa de tabaco y un trago de *brandy* a los hombres y las mujeres. En algunos barcos se les daban cuentas a las mujeres y las niñas para confeccionar adornos. La comida de la tarde, que se servía alrededor de las 4:00 p. m., solía consistir en platos europeos: habas y guisantes con carne o pescado salados. Muchos cocineros hacían *dab-a-dab*: una mezcla de arroz, una pizca de carne salada, pimienta y aceite de palma. Al final del día, en algún momento entre las 4:00 y las 6:00 p. m., los hombres eran encerrados bajo cubierta. Por lo general, las mujeres y los niños permanecían más tiempo sobre cubierta, hasta que ellos también eran conducidos a los oscuros compartimentos en los que permanecerían durante las próximas doce o catorce horas.[346]

«El baile» y la alimentación revelaban una verdad más abarcadora acerca del barco de esclavos: los oficiales se reservaban los medios fundamentales de ejercicio de la violencia. Solo al capitán y al cirujano, rememoraba Isaac Wilson, se les permitía castigar a los esclavos a bordo de su barco. Otros concordaban. Alexander Falconbridge afirmó que solo al capitán, al primer oficial y al cirujano (él mismo) se les permitía utilizar el gato de nueve colas. Los marineros comunes rara vez blandían el gato, y solo lo hacían en dos situaciones: cuando iban bajo cubierta o durante la brutal secuela de una insurrección fallida.[347]

La fase final de la labor de un marinero consistía en preparar a los esclavos para la venta cuando el barco se aproximaba a su puerto de destino. Esto, como ha subrayado Emma Christopher, era una especie de producción en la cual el marinero transformaba al cautivo africano en una mercancía para la venta. Conllevaba retirar a los hombres los hierros de las muñecas y los tobillos unos diez días antes de la llegada, para que sanaran las rozaduras. Incluía también una limpieza cuidadosa, afeitar a los hombres (la barba y en algunas ocasiones la cabeza) y ocultar las llagas con nitrato de plata. Las canas eran arrancadas o teñidas de negro. Por último, los marineros frotaban los cuerpos de los africanos con aceite de palma. Todo

el proceso tenía por objetivo la creación y el incremento de valor. Gracias a la labor de los marineros, un cargamento de valiosas mercancías estaría pronto a la venta.[348]

Marineros, esclavos y violencia

El escritor de Liverpool que utilizaba el seudónimo de Dicky Sam describió de la siguiente manera la violenta realidad del barco de esclavos: «[…] el capitán abusa de los hombres, los hombres torturan a los esclavos, el corazón de los esclavos estalla de desesperación». El aserto expresa una importante verdad. La violencia era una cascada descendente que iba del capitán y los oficiales a los marineros y finalmente a los esclavos. Los marineros, a menudo golpeados y abusados, se las cobraban con los inermes cautivos que estaban bajo su supervisión y control y que eran aún más desgraciados e impotentes que ellos. La manera en que ello se daba en cada barco dependía en buena medida del capitán, que disponía de una enorme latitud para gobernar la embarcación según sus deseos. Aunque los capitanes y los oficiales eran los agentes principales de la violencia disciplinaria, los marineros ocupaban la primera línea en la guerra social que se desarrollaba a bordo del barco. Esto debe subrayarse, porque en su dramática descripción del viaje negrero, James Field Stanfield tendió a difuminar las fronteras entre marineros y esclavos.[349]

La violencia menos documentada del barco de esclavos era quizás la más omnipresente: el trato rudo, en ocasiones cruel, en la vida cotidiana. El doctor Ecroyde Claxton, cirujano del *Young Hero*, señaló que el capitán Molineux trataba bien a los esclavos, pero que los marineros no lo hacían. En cierta ocasión, cuando un grupo de esclavos enfermos fue llevado a cubierta y tapado con una vela, esta pronto quedó manchada «con la sangre y las mucosidades que manaban involuntariamente». Los marineros, que tenían que limpiar la vela, se encolerizaron y los golpearon «inhumanamente». Eso asustó tanto a los esclavos enfermos que, a partir de

ese momento, «se arrastraban hasta la tina y se sentaban allí empujando y empujando». Ello, apuntó el médico, les produjo un «*prolapsus ani* completamente imposible de curar». Era uno de los miles de casos de terror cotidiano.[350]

La mayor explosión de violencia de la tripulación de un barco era la que se producía a seguido de una insurrección de esclavos fallida. Los cabecillas eran castigados de maneras horrendas en la cubierta principal por los capitanes y oficiales, a plena vista de todos los esclavos. Cuando los oficiales se cansaban de propinarles azotes, les pasaban el gato a los marineros para que continuaran. En otras ocasiones, se supo de marineros que torturaban a los rebeldes derrotados pinchándolos con la punta de sus machetes. En unos pocos casos, el trabajo de los marineros incluía las ejecuciones, llevadas a cabo con métodos horrendos. Por tanto, los marineros no solo mantenían el cautiverio, sino que castigaban brutalmente a quienes intentaban escapar de él.

Otra violencia extrema practicada por la tripulación, que pone en evidencia que el «trabajo» a veces incluía el asesinato liso y llano, quedó ilustrada a bordo del *Zong* en 1781. El capitán Luke Collingwood zarpó con su tripulación de diecisiete hombres y un «cargamento» de cuatrocientos setenta esclavos apretadamente estibados de África Occidental con destino a Jamaica. Pronto hicieron irrupción las enfermedades: fallecieron sesenta africanos y siete miembros de la tripulación. Temeroso de «un viaje fracasado», Collingwood congregó a la tripulación y le dijo que «si los esclavos morían de muerte natural, la pérdida sería de los propietarios del barco; *pero que si eran lanzados vivos al mar, la pérdida sería de los aseguradores*» del viaje. Algunos miembros de la tripulación, entre ellos el oficial James Kelsal, expresaron objeciones, pero Collingwood se impuso, y esa noche la tripulación lanzó a cincuenta y cuatro esclavos por la borda, con las manos atadas. Dos días más tarde lanzaron a otros cuarenta y dos, y a veintiséis más poco después. Diez esclavos contemplaron el horrendo

espectáculo y se lanzaron por la borda: con su suicidio llevaron el número de muertes a la cifra de ciento treinta y dos. Collingwood intentó decir posteriormente que el motivo de su acción era la falta de agua, pero ni la tripulación ni los cautivos habían sido puestos a media ración, y el barco aún llevaba cuatrocientos veinte galones de agua cuando llegó a puerto. El caso llegó a los tribunales cuando los aseguradores se negaron a pagar y, en respuesta, los propietarios los llevaron a juicio. El litigio sirvió para hacer propaganda sobre la crueldad de la trata y fue un punto de inflexión a partir del cual abolicionistas como Olaudah Equiano y Granville Sharp forjaron un naciente movimiento popular. Fue, tal vez, la atrocidad más tremenda de los cuatrocientos años de historia de la trata. Dependió de que los marineros aceptaran la orden de lanzar a seres vivos por la borda.[351]

Uno de los aspectos más importantes de la violencia que la tripulación infligía a los esclavos fue abordada por el reverendo John Newton en su folleto *Thoughts upon the African Slave Trade*, publicado en Londres en 1788. Describió allí un cuadro escalofriante:

> Cuando las mujeres y las niñas son llevadas a bordo de un barco, desnudas, temblorosas, aterrorizadas, quizás casi exhaustas por el frío, la fatiga y el hambre, a menudo se ven expuestas a la lujuriosa rudeza de salvajes blancos. Las pobres criaturas no entienden el idioma que escuchan, pero las miradas y las maneras de quienes lo hablan resultan suficientemente inteligibles. Mentalmente se distribuye al instante la presa, y solo se espera a que aparezca una oportunidad. Allí donde la resistencia o el rechazo serían totalmente vanos, rara vez se piensa en solicitar el consentimiento.

Entonces se detuvo y declaró: «Este no es un tema para proclamarlo», aunque «las enormidades» de lo que ocurría en los barcos de esclavos eran, en la época, «poco conocidas *aquí*». Quizás él y otros abolicionistas lo consideraban un tema demasiado delicado para discutirlo públicamente, o lo evitaban porque entraba en conflicto con su deseo de hacer del marinero británico una víctima de la trata y un objeto de la simpatía popular. No estaba bien describirlo como un «salvaje blanco», un depredador sexual, un violador en serie. Pero eso es lo que eran algunos marineros de los barcos

de esclavos. Es enteramente posible que algunos hombres tuvieran como motivación principal para enrolarse en barcos negreros la posibilidad de lograr un acceso irrestricto a los cuerpos de las africanas. Thomas Boulton lo dejó entrever cuando hizo que el oficial que trata de enrolar marineros en *The Sailor's Farewell, or the Guinea Outfit* le habla al recluta potencial de la «suave moza africana» que lo esperaba si se alistaba. ¿Qué pensaría un marinero al enrolarse en un barco de esclavos llamado *Free Love*, cuyo capitán era de apellido Wanton[352]?[353]

Los comerciantes de esclavos hacían todo lo posible para restarle importancia al asunto, enfatizando que el «buen orden» a bordo del barco implicaba que la tripulación no abusara de las esclavas. Un miembro de la comisión investigadora del Parlamento le preguntó a Robert Norris: «¿Se toma alguna Medida para impedir el Tráfico sexual entre los Hombres Blancos y las Mujeres Negras?». Norris respondió brevemente, a la manera de los capitanes: «El Oficial al Mando por lo general emite órdenes en ese Sentido». Un interrogador que parecía ser más proclive a la trata puede haber considerado que esta era una respuesta demasiado floja, de modo que continuó para que todo el mundo quedara convencido de que el abuso sexual no era tolerado. Inquirió: «Si un Marinero Británico intentara hacerle Violencia a una Negra, ¿no es severamente castigado por el Capitán?». Norris respondió: «Sin duda sería severamente recriminado». John Knox añadió que generalmente aparecía en el contrato que si un marinero era hallado culpable de un «vicio» en el curso del viaje, perdía un mes de su salario.[354]

El «buen orden» descrito por los comerciantes no era desconocido, pero según Newton (cuyo conocimiento del comercio de esclavos tenía como base una época previa) era relativamente poco común. Refiriéndose a la tripulación, escribió: «A bordo de los barcos se los puede frenar, y en algunos se hace; pero esos frenos están lejos de ser generales». Todo dependía del capitán, quien tenía poder para proteger a las esclavas, si

optaba por hacerlo. Newton conocía a varios que mantenían lo que él consideraba una disciplina adecuada, pero probablemente se trataba de una minoría. «En algunos barcos, quizás en la mayoría, la licencia en lo que toca a este particular era casi ilimitada». Todo el que hacía su trabajo, y lo hacía bien, «podía, en otros aspectos, hacer lo que le venía en gana». El reverendo William Leigh añadió que en los viajes esclavistas a menudo se daban «relaciones promiscuas» y «escenas de depravación» desenfrenada. Ambos ministros lamentaban que nunca se planteaban cuestiones de moral. [355]

Lo que sí se planteaban eran cuestiones de clase. La mayoría de los observadores estaban de acuerdo en que los oficiales tenían un acceso ilimitado a las esclavas, pero que eso no era cierto en el caso de los marineros. Alexander Falconbridge escribió que «a bordo de algunos barcos, a los marineros comunes se les permite tener relaciones con las negras cuyo consentimiento logran conseguir». Por otra parte, a los oficiales «se les permite satisfacer sus pasiones a su placer, y en ocasiones son culpables de excesos tan brutales que deshonran la naturaleza humana». El reverendo Leigh se mostraba de acuerdo: «[…] el Capitán y los Oficiales satisfacen sus deseos sin ningún freno, y a los marineros comunes se les permite usar en el viaje a cualquier negra cuyo consentimiento logren obtener». Ninguno de los dos autores se detuvo a considerar qué podría haber significado el «consentimiento» en una situación en que las mujeres no tenían protección ni derechos, y en que, para decirlo con palabras de Newton, se encontraban «abandonadas por completo a la voluntad sin ley del primero que llegue».

Aun así, hay evidencias fragmentarias que parecen indicar que algunas africanas establecían relaciones con marineros que suponían cierto grado de consentimiento. Puede haber sido la manera de las mujeres de escoger el mal menor, esto es, de hacer una alianza estratégica con un hombre que la protegiera de otros depredadores. Mientras más alta fuera la posición que

ocupaba el protector en la jerarquía del barco, mejor y más confiable sería la protección. Parecer ser que cuando un marinero escogía a una mujer como pareja, le daba acceso a sus provisiones, lo que les ahorraba dinero al comerciante y al capitán. Leigh deja ver que algunas de esas uniones daban por resultado escenas trágicas cuando el barco arribaba a un puerto americano y llegaba la hora de vender a los esclavos. Dice que «cuando separaban a las negras de los marineros que cohabitaban con ellas mediante su venta», algunas veces las mujeres trataban de «hacerse daño y a veces saltaban por la borda cuando intentaban obligarlas a abandonar el barco». [356]

No hay motivos para pensar que el proceso descrito por John Newton —el endurecimiento del corazón del capitán— no se aplicara a los marineros, incluso en mayor medida, porque estaban en íntimo contacto cotidiano con los esclavos, con quienes compartían un espacio reducido durante un período que oscilaba entre dos y diez meses en cada viaje. Varios capitanes hablaron de la necesidad de ponerles freno a sus marineros, de impedir un proceso de socialización que ellos mismos presidían. William Snelgrave estaba seguro de que las desesperadas insurrecciones de los esclavos eran causadas por «el maltrato a que someten los Marineros a esa pobre Gente cuando están a bordo de los Barcos que los transportan a nuestras Plantaciones». El capitán de la Marina Real John Samuel Smith declaró en 1791 que tenía dificultades para utilizar a marineros del comercio de esclavos para el servicio del rey, porque estaban tan enfermos y ulcerados que representaban un riesgo de infección para los demás hombres a bordo de su navío. Pero los dos que logró incorporar «resultaron ser tan inhumanamente crueles que nos vimos en la necesidad de expulsarlos del barco, aunque eran buenos hombres de mar».[357]

La lista de los fallecidos

A lo largo de la costa de África Occidental, los marineros comunes encontraban una barrera inusual. Era patogénica, estaba compuesta de microbios y hacía del área una «Tumba de Hombres Blancos». La mitad de los europeos que viajaron a África Occidental en el siglo XVIII, la mayoría de ellos marineros, murieron en el plazo de un año. Las causas fundamentales de esa alta mortalidad eran «las fiebres», la malaria y la fiebre amarilla, ambas transmitidas por un mosquito, y ambas propagables en el propio barco esclavista, ya que los insectos se reproducían en el agua estancada que se acumulaba en el casco. Otras causas de muerte eran la disentería, la viruela, los accidentes, los asesinatos y, ocasionalmente, el escorbuto. La prevalencia de las enfermedades (y la ausencia de inmunidad), combinada con las difíciles condiciones de vida y de trabajo (labores agotadoras, alimentación deficiente y severa disciplina), significaba que la tripulación de los barcos negreros a menudo moría en una proporción mayor que los esclavos, aunque por causas diferentes y en un patrón cronológico distinto durante el viaje (más durante la estancia en la costa y a inicios de la travesía), y con variaciones en las distintas regiones de África: la Costa del Oro era comparativamente saludable; las Ensenadas de Benín y Biafra, mortíferas. Al analizar la mortalidad de la tripulación de trescientos cincuenta barcos esclavistas de Bristol y Liverpool entre 1784 y 1790, una comisión de la Cámara de los Comunes halló que un 21,6 % de los marineros había muerto, cifra que coincidía con los estimados realizados por Thomas Clarkson en la época y que concuerda con las arrojadas por las investigaciones modernas. Unos veinte mil marineros británicos dedicados al comercio de esclavos murieron entre 1780 y 1807. Tanto para los marineros como para los cautivos africanos, vivir durante varios meses a bordo de un barco esclavista era una lucha por la vida.[358]

La historia de la trata abunda en relatos de horror acerca de la mortalidad de las tripulaciones, de barcos tan invalidados por la enfermedad y la muerte que los viajes terminaban en fracaso, si no en una verdadera

catástrofe. En 1721, un capitán calificó a sus marineros enfermos de «fantasmas andantes». Un poco más avanzado el siglo, otro anotó en su diario que «la apariencia escuálida y demacrada» de sus marineros le traía a la mente «la resurrección de los Muertos». En muchos casos solo había muerte y no resurrección. En 1770, el capitán David Harrison llevó a Providence (Rhode Island) noticias del río Gambia, donde «toda la tripulación» del bergantín *Elizabeth* había muerto y había dejado anclado un barco fantasma. En 1796, el capitán Cooke, de Baltimore, «perdió a todos sus marineros, excepto un negro y un grumete». A veces, familias marineras enteras resultaban devastadas. Cuando Josiah Bowen, de Barrington (Rhode Island), murió en la costa de África en 1801, el periódico dio a conocer que su padre había perdido a cinco hijos en el mar en el curso de los últimos cinco años.[359] Los observadores no se referían solo a los esclavos cuando llamaban a los barcos negreros «lazaretos flotantes» o «marítimos», lugares repletos de personas aquejadas de todo tipo de enfermedades mortales.[360]

De las peticiones de los marineros o sus familiares a la Society of Merchant Venturers de Bristol a nombre de hombres que habían trabajado en barcos de la compañía durante cinco años o más emerge un cuadro macabro de los muertos y los lesionados. John Fielding sufrió un «gran escorbuto» que le causó la pérdida de los dedos del pie izquierdo. Benjamin Williams contrajo úlceras en las piernas; la derecha le fue amputada. William Victor se fracturó las dos piernas cuando el marco de una tienda (que armaba para la venta de esclavos en Virginia) le cayó encima. John Smith y Cornelius Calahan «fueron atacados por una Indisposición de los Ojos que hacía estragos entre los Esclavos, que los ha privado de la vista». Los incapacitados eran los que habían tenido suerte. John Grenville murió después de caer de la cubierta principal a la bodega. Richard Ruth «se perdió al volcarse una canoa en la costa de África»; William Davis y otros seis hombres aparentemente se ahogaron cuando su falúa se volcó. James

Harding fue envenenado por comerciantes africanos, mientras que George Hancock fue muerto por un «Levantamiento de los Esclavos».[361]

Las condiciones imperantes en los barcos eran tan malas que los marineros en ocasiones se suicidaban, sobre todo cuando eran objeto de los abusos del capitán o de un oficial. El capitán Thomas Tucker abusó tanto del cocinero John Bundy, a quien azotó y llegó a apuñalar en el rostro, que la vida del pobre hombre, escribió Silas Told, se le tornó «un fardo terrible». Cuando aludió a que saltaría por la borda, sus compañeros intentaron disuadirlo, pero una mañana, a las 8:00 a. m., «se lanzó al mar». Thomas Jillett, un muchacho de quince años de edad que viajaba en el *Bruce Grove*, declaró tras ser víctima de los maltratos del oficial que «estaba cansado de la vida» y desapareció por la borda. Un muchacho irlandés llamado Paddy hizo lo mismo en el *Briton* en 1762: amenazado por el oficial con unos severos azotes por no haber hervido el agua de la tetera a tiempo, saltó por la borda y se ahogó.[362]

El deterioro físico de la tripulación, que comenzaba en la costa de África y se incrementaba durante el cruce del Atlántico, daba pie a una contradicción literalmente fatal: las tripulaciones enfermaban, se debilitaban y morían justo cuando subían a bordo cantidades crecientes de esclavos, lo que dejaba a demasiados pocos trabajadores para gobernar el barco y protegerse contra una insurrección de los esclavos. Un observador a bordo de un barco negrero escribió: «[Les ocultamos] la muerte de los marineros a los Negros lanzándolos por la borda en la noche, para que no sientan la tentación de rebelarse contra nosotros al vernos tan debilitados por la muerte de 8, y la mayor parte del resto, salvo yo, enfermos, lo que hace que ahora seamos solo 12 los que quedamos». Además, una de las ventajas de la barricada era que los esclavos varones no podían ver por encima de ella y, por tanto, eran incapaces de contar cuántos marineros quedaban vivos trabajando del otro lado.[363]

Cuando un marinero moría, se celebraba una sencilla ceremonia fúnebre, ya que los marinos eran «gente llana» que no gustaba de los rituales complicados. Si estaban en la costa de África, el capitán solía hacer esfuerzos para enterrar el cadáver (el puerto de Bonny, por ejemplo, contaba con un cementerio de marineros junto al río). Si se encontraban en el mar, el cadáver era envuelto en una hamaca o una vieja vela y lastrado con una bala de cañón para que se hundiera. Pero incluso esa modesta sepultura encerraba peligros, sobre todo a causa de los tiburones, de los cuales se sabía que eran capaces de hacer pedazos el cuerpo antes de que se hundiera. Muchos marineros no solo terminaban en una tumba anónima, sino como «pasto de los peces de las profundidades». Era un fin ignominioso de la vida.[364]

Esos hombres dejaban pocas huellas. La vida del marinero común George Glover llegó a su fin por causas desconocidas a bordo del *Essex*, comandado por el capitán Peter Potter, el 13 de noviembre de 1783. Potter ordenó que se hiciera un inventario de sus escasos bienes. Según la costumbre marinera, se les vendieron «sobre cubierta» a sus compañeros, con el fin de hacerle llegar los ingresos de la venta a su viuda u otro familiar. La propiedad más valiosa de Glover era su chaqueta, que se vendió por trece chelines y seis peniques. Tenía dos pantalones, uno de los cuales «no servía para nada». Otros artículos eran dos camisas (una a cuadros, otra de franela), zapatos, medias, un par de calzoncillos, un par de hebillas, un bolso y un sombrero sin ningún valor. Una de las camisas, los zapatos y el sombrero se los había comprado al capitán durante el viaje a un alto precio. Al final, todas las propiedades de Glover a bordo del barco recaudaron menos de una libra y media, aun cuando ese precio estaba muy abultado, porque los marineros siempre pagaban considerablemente más de lo que valían los objetos del muerto para ayudar a la familia. Algunos marineros comunes que murieron dejaron un poco más que Glover, otros, un poco menos. Un hombre dejó «1 cotorra al cuidado del Tonelero».[365] Cuando

barcos como el *Essex* regresaban a Liverpool se celebraba «una triste ceremonia». Los familiares y amigos de la tripulación original se congregaban en el muelle al que llegaba el barco para oír la lectura de la «lista de fallecidos».[366]

Amotinamiento y deserción

Frente a la Costa del Oro, en 1749, el capitán Thomas Sanderson, del *Antelope*, les ordenó a sus marineros que se reunieran en la cubierta. Un grupo de ellos se negó. Parece ser que los que todavía aceptaban su autoridad respondieron a una segunda orden de apresar a los cinco hombres que permanecían bajo cubierta. A Edward Suttle, Michael Simpson, John Turner, William Perkins y Nicholas Barnes les pusieron grilletes. Sanderson quería sacarlos del barco, de modo que se los transfirió a otro barco mercante anclado cerca. Mientras tanto, otros tres miembros de la tripulación se hicieron con la falúa y desertaron.[367]

El capitán Sanderson enfrentaba un problema, y no solo por el amotinamiento. Tenía un número significativo de cautivos bajo cubierta y acababa de perder una tercera parte de su tripulación. Por tanto, volvió a traer a bordo a los cinco amotinados, que de nuevo se negaron a trabajar, y esta vez se armaron de machetes para estar seguros de que los entendía. Cuando Sanderson insistió y les dio la orden de levar ancla, John Turner «amenazó con echar por tierra al primer Hombre que pusiera un Espeque en el Cabrestante para levar el Ancla». Llegado a ese punto, Sanderson le pidió ayuda al capitán Holmes, de otro barco esclavista, quien subió a bordo y reconvino a la tripulación. Los amotinados amenazaron con lanzarlo por la borda. Aparentemente, Sanderson sintió que ya no podía contar con la obediencia de su tripulación, así que apeló a un capitán danés, quien le envió a un grupo de sus marineros, que sofocaron el disturbio y volvieron a ponerles grilletes a los amotinados.

Corto de brazos, Sanderson volvió a liberar a sus hombres, probablemente después de obtener de ellos una promesa de obediencia que pronto se evaporó entre las nieblas costeras. Esta vez, los marineros blandieron espeques y exigieron que Sanderson «se entregara prisionero». Capturaron el barco y pusieron el mundo al revés: encadenaron a Sanderson, al cirujano y a algunos otros, pero les aseguraron que no les harían daño. Más tarde, pusieron al capitán y a sus seguidores en un bote con comida y los enviaron a la orilla. Los vencidos fueron recogidos en el barco de esclavos *Speedwell* por el capitán Joseph Bellamy, quien acudió en ayuda de otro capitán en desgracia. De inmediato salió en persecución del *Antelope*. Al cabo, los amotinados fueron reducidos de nuevo y se les pusieron grilletes por tercera vez.

Tras recapturar su barco, el capitán Sanderson subió a bordo y descubrió muchas botellas vacías y, lo que resultaba más inquietante, pólvora lista para ser usada (no dijo si con fines defensivos o para destruir la embarcación). También halló que los contenedores de su valioso cargamento, «piezas de India» (tela de algodón), habían sido abiertos y su contenido distribuido por la tripulación «a las Esclavas de a bordo». Cuando alguien preguntó a los hombres encadenados qué planeaban hacer con el barco, uno de ellos, quizás el que llamaban «capitán Turner», dijo que «algunos de los miembros de la Tripulación estaban a favor de llevárselo a Brasil y Otros de llevarlo a San Eustaquio y deshacerse de ellos allí». Se refería a los esclavos que estaban bajo cubierta. El motín no era sino una liberación limitada.

La declaración ante el tribunal del asistente del cirujano, William Steele, dejó en claro las causas del motín. Primero, varios marineros opinaban que Sanderson había quebrantado las costumbres, fundamentalmente el derecho inviolable de los marineros al grog. Quejosos de que Sanderson no «daba Raciones de Licores fuertes como era usual que hicieran los Capitanes de otros Barcos en la Costa», dos marineros decidieron tomar el asunto en sus

propias manos. Entraron a la fuerza en un almacén, encontraron las bebidas espirituosas con las cuales refrescar su espíritu, se emborracharon y discutieron con el capitán Sanderson. Una segunda causa era «la difícil e insegura Vida que llevaban a bordo del Barco debido al Comportamiento del Capitán para con ellos», que aparentemente incluía la violencia. Cuando Sanderson anunció que navegarían más hacia el este a lo largo de la costa de Guinea, «hubo muchas quejas sobre Cubierta». Los marineros «dijeron que el Capitán los había tratado tan mal durante la primera Parte del Viaje que opinaban que era muy duro para ellos verse obligados a ir a barlovento porque creían que si lo hacían los trataría peor cuando [se alejara] del Resto de los Barcos», esto es, los que comerciaban en el área. El aislamiento haría que aumentara su tiranía. Una tercera causa, más específica (o quizás una ilustración de la segunda), eran los azotes que el capitán le propinara al contramaestre. Cuando ello ocurrió, varios miembros de la tripulación se atrevieron a objetar, diciendo que «no debía azotar al Viejo (porque el Contramaestre era un Hombre muy viejo)». A continuación se produjo una discusión a gritos en la que la tripulación usó «un lenguaje indecoroso». La confrontación, que aparentemente tuvo lugar la noche previa al primer paro del trabajo, puede haber sido el punto de ruptura.[368]

En términos comparativos, el capitán Sanderson tuvo suerte de escapar indemne o incluso con vida.[369] Los amotinados a bordo del *Endeavour* en 1721 azotaron al capitán John Wroe, mientras que otros les daban muertes horribles a sus capitanes, por lo general por los mismos motivos presentes en el *Antelope*.[370] Un amotinado a bordo del *Abbington* en 1719 comentaba las condiciones de trabajo con las siguientes palabras: «Maldita sea, prefería que me ahorcaran a vivir así».[371] Los marineros a bordo del *Buxton* en 1734 decapitaron al capitán James Beard con un hacha. Terminada la faena, el marinero común Thomas Williams suspiró aliviado: «Maldito sea ese perro, al fin lo hice. Ojalá lo hubiera hecho hace mucho tiempo». Más de dos años después, los quejosos marineros a bordo del

Pearl Galley comenzaron a librar una guerra psicológica contra el capitán Eustace Hardwicke y otros al preguntarles si se acordaban de la suerte corrida por el capitán Beard, queriendo decirles, amenazantes, que lo mismo podía volver a ocurrir, y pronto.[372] En 1737, los marineros «jóvenes» a bordo del *Tewksbury* le dieron un hachazo en el rostro a su capitán y lo lanzaron por la borda. Se oyó decir al amotinado John Kennelly que ahora «tendrían Ron suficiente», mientras que John Rearden se jactó de que ahora el capitán *«no matará a media docena de nosotros»*. Capturados y llevados al Castillo de la Costa del Cabo, los juzgaron y sentenciaron: dos de los rebeldes fueron condenados a trabajar durante siete años como sirvientes contratados para los comerciantes, y otros cinco fueron ahorcados en las verjas de la fortaleza que daban al mar.[373]

Algunos amotinados se hicieron piratas, sobre todo en las décadas de 1710 y 1720, cuando marineros de la trata como Black Bart Roberts recorrían los mares, capturaban presas y daban lugar a una crisis en el sistema de la trata atlántica. Esa generación de piratas fue aplastada por una cruenta campaña de horrendas ejecuciones y un patrullaje naval más riguroso, pero aun así los amotinados en la costa de África en ocasiones se dedicaban a la piratería. Un funcionario del puerto de comercio de esclavos de Anomabu notificó a los comerciantes en 1766 que «la Costa está muy infestada de Piratas, y que uno, en particular, una Goleta, con forro de cobre, capitaneada por un tal Hide, lleva a bordo treinta y cuatro Hombres, y está extremadamente bien artillada con Colisas y Armas de Pequeño Calibre». El pirata había capturado entre doce y catorce embarcaciones menores y «llevaba a bordo 1.200 Libras en Mercancías y 50 onzas de Polvo de Oro». Tras un motín a bordo del *Black Prince* en 1769, los marineros «izaron la bandera negra» y rebautizaron el barco con el nombre de *Liberty*.[374]

Los marineros practicaban otras formas de resistencia además del motín y la piratería, la más común de las cuales era la deserción. Emma

Christopher ha demostrado que las fugas en la costa de África eran frecuentes. Pero tanto para los marineros como para los esclavos que escapaban de los barcos, la libertad era difícil de encontrar, dado que los africanos comerciantes de esclavos y sus aliados casi siempre capturaban y devolvían a los fugados al capitán (por un precio). Los tiburones que describían lentos círculos en torno a los barcos en las aguas de África Occidental también disuadían a muchos marineros que ansiaban desertar, aunque algunos se mostraban dispuestos a enfrentar a un monstruo para escapar de otro. Otro factor limitante de las deserciones era la actitud de los propios marineros, uno de los cuales le explicó a un tribunal que él y sus compañeros «habían intentado escapar» de su capitán en Bonny, pero que no lo habían hecho porque ese era «un lugar salvaje habitado por Caníbales».[375]

El final del viaje

Para el marinero que navegaba a bordo de un barco esclavista, el viaje siempre terminaba de una de las siguientes cuatro maneras: con la muerte; con la resistencia (deserción o motín, que podían tener varios desenlaces, que iban desde la libertad hasta la horca); con un licenciamiento legal o ilegal en el puerto de llegada de los cautivos tras el cruce del Atlántico; o con el licenciamiento en el puerto de origen tras la travesía de regreso.

Tras la llegada a las Américas, muchos capitanes enfrentaban un problema. Un barco de doscientas toneladas que necesitaba una tripulación de treinta y cinco hombres para hacerse cargo de trescientos cincuenta esclavos llevaría ahora un cargamento de azúcar (o incluso iría en lastre) de regreso al puerto de origen, lo que solo requería a dieciséis marineros, o incluso menos si el capitán quería economizar, como tan a menudo sucedía. ¿Qué ocurría con los miembros de la tripulación que resultaban súbitamente sobrantes? Algunos habían muerto, y otros estaban hartos del capitán y del barco y desertaban con júbilo, incluso al costo de renunciar a un salario

sustancial. Pero muchos marineros deseaban quedarse con el dinero tan duramente ganado y regresar a su puerto de origen, entre otras razones —y no la menor— para volver al seno de su familia y su comunidad. Los capitanes de barcos esclavistas elaboraron una estrategia para deshacerse de esa fuerza de trabajo excedente.[376]

Hacia el final del cruce del Atlántico en dirección a las Américas, justo cuando el trato a los esclavos comenzaba a mejorar (para prepararlos para el mercado), el capitán comenzaba a tratar con suma dureza a la tripulación, o al menos a una parte de ella, con la esperanza de que algunos de los hombres desertaran al llegar a puerto. Se trataba de abusos en su máxima expresión. No todos los capitanes lo hacían, pero la práctica era lo bastante frecuente para que fuera muy conocida. Nada menos que lord Rodney, héroe de la guerra naval, salvador del Imperio británico, «Caballero de la Honorabilísima Orden de Bath, Almirante de Blanco[377] y Vicealmirante de Inglaterra», declaró ante el Parlamento sobre el comercio de esclavos en 1790: «Estoy convencido de que ha habido muchos casos de tratos severos por parte de los capitanes de esos barcos para deshacerse de sus hombres» en las Antillas.[378]

Era a propósito, y en algunos casos los comerciantes daban instrucciones explícitas de deshacerse de los miembros sobrantes de las tripulaciones antes de completar el viaje. Miles Barber le escribió al capitán James Penny en 1784: «Me gustaría que embarcara a unos cuantos marineros extranjeros, si le resulta practicable, en St. Kitts o St. Thomas, y que licenciara a los alborotadores de su tripulación». Sabía que era ilegal, así que le aconsejaba a Penny que les dijera a los oficiales «que no lo mencionaran». Incluso si los comerciantes no se referían a la posibilidad de deshacerse de algunos marineros, los capitanes lo hacían como algo de rutina. El capitán Francis Pope le escribió a un comerciante de Rhode Island llamado Abraham Redwood en 1740: «Planeo quedarme con tan pocos hombres como sea Posible, porque eso obra en su beneficio». Las ganancias del viaje

aumentaban al ahorrar en el pago a los trabajadores, como se vio obligado a admitir hasta el proesclavista lord Sheffield. Pero había otras consideraciones. Dados los malos tratos y las explosivas tensiones del barco negrero, los capitanes podían querer deshacerse de los rebeldes o los «alborotadores». Otra parte del cálculo consistía en que un número sustancial de marineros, en algunos casos la mayoría de la tripulación, estaba en tan mal estado de salud al final del viaje que ya no podía trabajar. Sufrían de malaria, oftalmia (una enfermedad de la vista), filaria (parásitos que crecían hasta alcanzar un enorme tamaño, generalmente en las piernas) y úlceras de varios tipos, sobre todo provocadas por el pian, una enfermedad contagiosa de la piel oriunda de África.[379]

Esos marineros llegaban a las Antillas en un estado lamentable. En Barbados, el marinero Henry Ellison vio a «varios marineros del comercio negrero presas de grandes sufrimientos, y carentes de las necesidades básicas para la vida, con las piernas ulceradas, comidos por las garrapatas y con los dedos de los pies podridos, sin nadie que les diera ayuda o cobijo». El paisaje humano en los muelles de Jamaica era similar: los marineros estaban «tirados en los embarcaderos y otros lugares, ulcerados e inermes». Tenían gangrena «desde las rodillas hasta los tobillos, y [estaban] en tal estado que ningún barco los aceptaría». A algunos de ellos los conocía personalmente. Habían sido «tratados de una manera bárbara», y después despojados de sus salarios. Ellison les llevó comida de su barco. Se les conocía por los apelativos de *wharfingers*, *scow-bankers* o, si no había muelles, *beach horners*.[380] A veces se arrastraban para morir hasta los barriles de azúcar vacíos que había en los muelles.[381]

Esos marineros equivalían a los «esclavos rechazados» que estaban demasiado enfermos para ser vendidos a buen precio, pero con una diferencia: «los blancos», por supuesto, no podían ser vendidos, pero, por otra parte, estos marineros destrozados carecían de todo valor y resultaban una carga para sus patrones de los últimos meses. No podían ser vendidos,

pero sí abandonados, obligados a dejar el barco. Los marineros pobres y enfermos se convertían en mendigos en casi todos los puertos de llegada en las Américas.

El problema adquirió tales proporciones que diversos Gobiernos de las colonias y las ciudades portuarias entraron en acción y crearon hospitales especiales para los marineros. En Bridgetown (Barbados), el asilo de pobres rebosaba de marineros del comercio de esclavos. También aparecían en las playas y los puertos de Dominica y Granada. Un informe emitido en Charleston en 1784 daba cuenta de que «no menos de sesenta marineros de barcos dedicados al comercio con África han sido abandonados en esta ciudad, la mayor parte de los cuales murieron y fueron enterrados a costa de la ciudad». Jamaica aprobó una legislación en fecha tan temprana como 1759 —y la reiteró por largo tiempo a partir de esa fecha— para disponer de los marineros «lisiados» o incapacitados, y en 1791 se señaló que «una gran proporción de quienes permanecen en el Hospital de Kingston son de barcos negreros». El abandono de «marineros tullidos, ulcerados y enfermos» representaba «una molestia y un gasto tan grandes para la comunidad de Kingston» que la legislatura jamaicana aprobó una ley que exigía a los capitanes de barcos depositar una garantía por los incapacitados que dejaban en tierra.[382]

Dos *wharfingers* describieron su situación. William Butterworth, que había recibido una herida en una pierna al caerse por la boca de una escotilla, fue licenciado por su capitán en Kingston. Sentía que lo habían «dejado a la deriva en un país desconocido, débil, tullido ¡y con muy poco dinero!». James Towne se encontraba en una situación similar: «Me dejaron en Charles Town, Carolina del Sur, con otros dos hombres, sin dinero ni amigos. Los dos murieron».[383]

Insurrección: Liverpool, 1775

Los marineros acababan de aparejar el *Derby* para su viaje a Angola y Jamaica. El capitán Luke Mann los había contratado un mes antes por treinta chelines al mes, pero ese 25 de agosto les informó que solo les pagaría veinte chelines, porque «había muchos hombres dispuestos a trabajar» debido a una superabundancia de marineros desempleados en el puerto. La decisión procedía directamente de los propietarios del barco, especialmente, parece ser, de un comerciante local, Thomas Yates. Los tripulantes del *Derby* se sintieron indignados. De inmediato cortaron los aparejos y los dejaron en un confuso montón sobre cubierta.[384]

Alguien llamó a la policía, que arrestó a nueve marineros, los llevó ante los magistrados y los encerró en la cárcel. Mientras tanto, las noticias sobre la acción directa original y la prisión recorrieron el puerto, y pronto dos mil o tres mil marineros (las cifras varían) se hicieron con espeques y porras, las armas tradicionalmente empleadas por los marineros en una algarada y marcharon hacia Old Tower, en Water Street, para liberar a sus hermanos. Los marineros rompieron las ventanas y entraron en la oficina de la prisión, donde destruyeron documentos y registros. Los carceleros capitularon, dejaron ir a ocho de los marineros y confiaron en que la pesadilla hubiera terminado. Cuando la vociferante turba se llevaba a los liberados, alguien se dio cuenta de que habían dejado atrás a uno de sus compañeros, de modo que regresaron. Encontraron al hombre y lo liberaron, y también a una mujer que había sido encarcelada por ayudar a los sublevados. A continuación, los marineros desfilaron por los muelles hasta la medianoche, aterrorizando a algunos habitantes de la localidad con su jubiloso alboroto por la victoria. Pronto se dieron a la tarea de desaparejar todos los barcos anclados en la bahía que pudieron.[385]

El incidente a bordo del *Derby* pasó de ser una acción directa en el lugar de trabajo a una huelga y, finalmente, una insurrección urbana. El sábado 26 de agosto y el domingo 27 reinó la calma, pero las dos noches los marineros, incitados por los continuados intentos de los comerciantes de

reducir los salarios, recorrieron a hurtadillas los muelles cortando aparejos, arriando velas e inmovilizando las embarcaciones de la dinámica ciudad portuaria. Temprano por la mañana del lunes los marineros fueron de barco en barco para instar a los trabajadores a unirse al paro. Quienes se negaron fueron llevados por la fuerza, como explicara el marinero Thomas Cocket: los marineros «abordaban todas las naves y sacaban a Todos». La huelga se generalizó y el puerto normalmente desbordante de actividad quedó paralizado. Reunidos más tarde en su cuartel general de North Lady's Walk desde el que se avistaba toda la ciudad, los marineros decidieron llevarles sus reclamos salariales a los comerciantes en la Bolsa Mercantil y exigir justicia. Estaban indignados, pero fueron pacíficamente desarmados. No tuvieron éxito. Parece ser que al marcharse de la Bolsa algunos de ellos amenazaron con volver al día siguiente y derribar el edificio. Los comerciantes se tomaron en serio las amenazas. Temerosos de una segunda confrontación más violenta, cerraron la Bolsa y la fortificaron. Además, reclutaron y armaron a voluntarios, algunos de ellos caballeros de «superior condición», y pagaron a otros ciento veinte trabajadores para que defendieran el local.[386]

El martes 29 de agosto al mediodía, una gran cantidad de marineros regresó con ánimo militante, «gritando y dando hurras». Todavía se mostraban dispuestos a negociar, pero, otra vez, sus reclamos no obtuvieron respuesta. Las autoridades locales, cada vez más nerviosas, les leyeron la Riot Act[387] y les ordenaron que se dispersaran. Los marineros se negaron y terminaron por rodear la Bolsa con aire amenazante. Unos pocos de los que protestaban comenzaron a tirar palos y ladrillos a las ventanas. El marinero John Fisher hizo añicos el ventanal del imponente edificio con un rastrillo. Las tensiones aumentaron y alguien, quizás el comerciante Thomas Radcliffe o un miembro de la guardia del muelle llamado Thomas Ellis, hizo un disparo desde el interior del edificio en dirección a los manifestantes. A continuación se produjo una andanada de disparos a

resultas de los cuales varios marineros cayeron muertos. «Los lamentos y los quejidos de los heridos —rememoró un observador— eran espantosos». El caos de la escena dificultaba apreciar la cantidad precisa de bajas. Entre dos y siete marineros murieron; un mínimo de quince y un máximo de cuarenta resultaron heridos. Después de los disparos, todo el mundo sabía que los marineros responderían, de modo que se cerraron las casas a cal y canto y se trazaron planes de defensa. Los ricos escondieron sus propiedades de valor y enviaron lejos a sus hijos. El comerciante de esclavos Thomas Staniforth escondió sus objetos de plata en un pajar.[388]

El miércoles por la mañana un millar de marineros salió a las calles con cintas rojas en los sombreros. Penetraron a la fuerza en armerías y almacenes y se llevaron trescientos mosquetes de uno, pólvora de otro, trabucos y pistolas de un tercero. Pero incluso esas armas eran muy pocas para llevar a cabo sus designios, de modo que requisaron caballos, los llevaron a los muelles y los emplearon para arrastrar cañones de barcos en una carreta loma arriba hasta la Bolsa.[389] Pronto «el estrépito de espadas y cañones» llenó las calles adoquinadas de la ciudad. Los marineros marcharon en masa tras George Oliver, quien llevaba «la bandera ensangrentada» que significaba que los marineros ni pedirían ni darían cuartel. Era una lucha a muerte. Al mediodía habían emplazado sus cañones en lugares estratégicos de Dale Street y Castle Street, para poder atacar la bolsa desde el norte y el sur. Después se pasaron «la mayor parte del día» disparando cañonazos y metralla contra el edificio. «¡Apúntenle al ganso!» era el grito de guerra. Los airados marineros apuntaban con sus cañones y mosquetes al «pájaro marrón» tallado en piedra, símbolo de la todopoderosa Corporación de Liverpool y de la propia ciudad. Lo pulverizaron. La conmoción producida por sus disparos era tal que «casi no quedó un vidrio sano en la vecindad». El constante bombardeo se convirtió en una especie de sitio, y finalmente, según un comentarista, causó la muerte de otras cuatro personas.[390]

Mientras llovían los disparos sobre el centro de los negocios, el privilegio y el poder, el terror hizo presa de la ciudad. Los comerciantes observaban la batalla desde las esquinas «con el miedo retratado en el rostro». Un hombre escribió con sorprendente franqueza: «Es cierto que soy un cobarde, pero creo que esto habría alarmado a cualquiera». Los gobernantes de la ciudad admitieron su incapacidad para defenderla contra la furia de los marineros, así que decidieron pedir ayuda. Dos caballeros se dirigieron a Mánchester a toda prisa para explicar que a menos que se enviara rápidamente una fuerza militar, «Liverpool quedará reducida a cenizas y todos sus habitantes serán asesinados». Por supuesto, se trataba de una exageración dirigida a lograr que se pusiera en movimiento el Regimiento Real de Dragones de lord Pembroke. Mientras los gobernantes organizaban la defensa, los marineros ampliaban su lucha en nuevas direcciones. A una hora avanzada de la tarde, algunos fueron casa por casa, aterrorizando a los habitantes acaudalados, a «pedir» dinero, algunas veces a punta de pistola, para enterrar a los asesinados en la Bolsa. Otros organizaron compañías que marcharon en formación, con redobles de tambores y ondear de banderas, a las casas de comerciantes de esclavos especialmente seleccionados. Un testigo presencial dijo que «marchaban bajo la enseña o la bandera de un Barco y un gran Número de Marineros llevaba Armas como Trabucos, mosquetes y otros Armamentos y Pertrechos».[391]

El primer comerciante al que fueron a buscar fue Thomas Radcliffe, a quien se tenía por el que había hecho el primer disparo contra ellos el día anterior. Radcliffe vivía en Frog Lane, Whitechapel, al nordeste de la Bolsa. Tras su llegada, un grupo de marineros entró en la vivienda y comenzó a arrojar a la calle las propiedades de Radcliffe. Según un testigo, sacaron valiosos muebles y los redujeron a añicos. Sustrajeron armarios con gavetas llenas de ropa de buena tela, que «hicieron pedazos». Destruyeron loza fina y pergaminos. Tiraron «colchones de plumas, almohadas, etc., los abrieron de un tajo y lanzaron las plumas al aire». Descubrieron, para su sorpresa,

que el caballero no había rellenado los colchones de sus sirvientes con plumas, sino con broza de trigo, insulto que las capas más pobres de Liverpool no olvidarían fácilmente. Sin embargo, no todo se destruyó, porque las mujeres que participaban en la turba, a quienes llamaban las «putas» de los marineros, se llevaron algunos objetos.[392]

A continuación se dirigieron a Rainford Gardens, donde estaba la casa de William James, uno de los más poderosos comerciantes de esclavos, quien en un momento fue propietario de veintinueve barcos negreros. James logró enterarse por adelantado de las intenciones de la multitud y pudo llevarse objetos de valor a una casa de campo e incluso fortificar su hogar para resistir el ataque, pero todo fue en vano. Un marinero violentó las contraventanas, rompió una ventana y gritó al gentío: «Aquí va. Vamos a tumbar la casa». Joseph Black y otros de los sublevados apuntaron sus armas contra el edificio en previsión de que alguien en la casa quisiera ofrecer resistencia. Adentro fueron los marineros, y afuera salieron muebles (camas, sillas, burós), ropa de cama, vestidos, objetos de peltre, vajillas y cucharas de plata. Una vez más fueron deshonradas y lanzadas a la calle las prerrogativas del dinero. Los daños alcanzaron la cifra de 1.000 libras esterlinas (177.000 dólares de 2007) o más. Los sublevados también hicieron dos descubrimientos: un sótano bien provisto de vino y ron, que de ningún modo destruyeron, y, dentro de un reloj de pared, un «negrito» que se había escondido allí. Aparentemente no sufrió ningún daño.[393]

Las casas de otros dos comerciantes fueron también atacadas, aunque con menor destrozo: la de Thomas Yates, el dueño del *Derby* (donde había comenzado toda la disputa), ubicada en Cleveland Square; y la de John Simmons, en St. Paul's Square. En ninguno de los cuatro hogares seleccionados los comerciantes se encontraban presentes a la llegada de los marineros. Según el comerciante Thomas Middleton, de haberlo estado todos habrían sido asesinados. Los marineros hicieron el ominoso anuncio

de que «se proponen ir a las casas de todos los negreros de la ciudad». Estaban decididos a continuar los «atrevidos ultrajes».[394]

Era el momento de arreglar cuentas, y no solo con los comerciantes. El capitán esclavista Henry Billinge declaró que el marinero Thomas Pearson «al oír a una Mujer decir que este Informante era un Capitán Negrero» le había dado un golpe con su porra. El capitán Thomas Blundell, del *Benin*, vio a la turba de los marineros y «se dirigió a Hanover Street para evitarla». El capitán Anthony Taylor, del *Ferret*, se escondió, «temeroso de aparecer en público dado que los sublevados habían amenazado su Vida». Un observador aterrado se vio obligado a admitir que «se portaron muy bien con todos, excepto con aquellos hacia los que sentían algún rencor».[395]

La mañana del jueves los comerciantes sacaron una rama de olivo: enviaron a una delegación a North Lady's Walk para negociar y ofrecerles trabajo a los marineros si cesaban sus protestas. En ese momento, la mayoría de los marineros se ocupaba de enterrar a sus muertos, y, por tanto, no pudieron considerar la propuesta. No obstante, los delegados lograron sostener una breve conversación con George Hill, un marinero londinense que era uno de los líderes de la insurrección. Hill parece haber sido el artillero de un barco; habló con afecto de su cañón, al que llamaba «su vieja esposa». No se sintió interesado en la propuesta, y les dijo a los visitantes que «era un Marinero y no sabía usar una Pala». Además, sentía que él y sus compañeros aún tenían entre manos asuntos inconclusos. «Juró que no se sentiría contento hasta que la Bolsa cayera, y que ninguna otra cosa lo satisfaría». En cuanto sus camaradas fueran debidamente enterrados, traerían cañones todavía mayores para disparar contra el edificio: «[…] estaban decididos a no dejar piedra sobre piedra». Con esas palabras, los representantes de los comerciantes se despidieron.[396]

Mientras tanto, el regimiento de lord Pembroke había marchado toda la noche desde Mánchester bajo la lluvia. Según un caballero que acompañaba a las tropas, cuando llegaron a Liverpool, a eso de las 4:00 p. m. del jueves,

encontraron a las personas «respetables» de la ciudad atisbando por detrás de las ventanas cerradas: pronto comenzaron a dar vivas a su arribo. También encontraron a los marineros reunidos para presentar batalla, pero pronto los desalojaron de sus posiciones con la caballería y los obligaron a retirarse en desbandada. Las tropas rodearon a unos cincuenta manifestantes y los encerraron en la cárcel de Lancaster. En la mañana del viernes la insurrección ya había sido sofocada. Los dragones fueron elogiados posteriormente por «salvar la Ciudad y los Barcos de su inminente destrucción». Pero lo cierto es que los marineros no habían atacado todos los barcos, ni a todos los capitanes y comerciantes, sino solo a los vinculados con el comercio de esclavos.[397]

El regreso del marinero danzante

¿El marinero danzante se sumó a la insurrección de Liverpool? Cuando comenzaron los «disturbios» ya maldecía a sus superiores y se jactaba de su independencia. No resulta difícil imaginar que se haya sumado a sus hermanos marineros para expresar el más puro odio de clase cortando aparejos, disparándole cañonazos a la Bolsa y destrozando en medio de la calle los lujos de los odiados comerciantes de esclavos. Habría ayudado de ese modo a crear la práctica moderna de la «huelga», así bautizada en ese particular momento histórico por la acción militante de los marineros que arriaron las velas de sus embarcaciones.[398] También habría contribuido a la realización de uno de los mayores levantamientos municipales del mundo atlántico de fines del siglo XVIII, y uno de los pocos en los que la multitud empleó cañones contra la autoridad estatal y mercantil.

¿O bien, por el contrario, el marinero fue al encuentro del capitán y el cirujano al día siguiente de su baile al son del violín y se enroló en el barco de esclavos, la «vasta máquina»? De ser así, en el barco habría encontrado a dos comunidades en conflicto —una vertical y otra horizontal— que se solapaban. La primera era una comunidad corporativa que vinculaba a toda

la tripulación desde lo más alto hasta lo más bajo de la jerarquía laboral; se resumía en una frase: «Todos estamos en el mismo barco». La segunda era una comunidad de clase en la que habría ocupado un lugar junto a otros marineros comunes frente al capitán y los oficiales (con los oficiales subalternos y los trabajadores menos cualificados en el medio, por lo general inclinándose hacia uno de los dos lados). En el viaje hacia África, cuando el capitán ejercía pródigamente su poder para imponer la disciplina, la relación entre los oficiales y los marineros era la mayor fuente de tensión, la contradicción fundamental en la sociedad de a bordo.

Cuando la nave llegaba a la costa de África y subían al barco grandes cantidades de esclavos, todo cambiaba. Ahora los marineros supervisaban el baile obligatorio de los cautivos africanos. Se desempeñaban como guardias de una prisión al retener en el barco a cientos de africanos contra su voluntad, por medio de la violencia. De repente, poco importaba cómo habían llegado a bordo y cuánto odiaban al capitán. Los conflictos nacidos en el puerto o durante la travesía hacia África empezaban a eclipsarse. Un nuevo cemento social llamado miedo solidificaba los vínculos entre todos los miembros de la tripulación, desde el capitán hasta el grumete, cuyas vidas dependían de su unidad en la vigilancia y la acción, de su cooperación frente a un grupo más numeroso y potencialmente más poderoso de cautivos que vivía en medio de ellos. A medida que el capitán y el marinero se aproximaban, la comunidad corporativa se fortalecía y la comunidad de clase se debilitaba, aunque no desaparecía. Ahora un antagonismo más profundo gobernaba el barco, y con él aparecía una nueva disciplina. Se la llamaría «raza».

Tampoco importaba mucho el origen cultural o étnico del marinero, porque en el barco y en la costa de África se tornaba «blanco», al menos por un tiempo, dado que la «vasta máquina» contribuía a producir categorías e identidades raciales. La práctica común de todos los involucrados en la trata, fueran africanos o europeos, era la de referirse a los

miembros de la tripulación del barco como «hombres blancos» o «los blancos», aun cuando en realidad fueran un grupo heterogéneo, en el que había individuos «de color» y evidentemente no blancos. El estatus de «blanco» del marinero le garantizaba no ser vendido en el mercado de fuerza de trabajo esclava, y lo signaba como alguien que podía dispensar violencia y disciplina a los esclavos en nombre del comerciante y su capital. Una de las lecciones del barco negrero, como señalara William Snelgrave, era que los esclavos nunca debían «provocar un Disturbio, o amenazar con golpear a un Hombre blanco»: de hacerlo, eran «severamente castigados», quizás ejecutados. Pero ese estatus no le garantizaba al marinero no ser blanco de violencia y disciplinamiento a manos del capitán y los oficiales, ni otras normas del trato a bordo del barco.[399]

La contradicción original y primaria del barco —la existente entre el capitán y la tripulación— se tornaba secundaria en la costa de África y en la travesía hacia América. Y aun cuando los marineros comenzaban a percibir «las prebendas de la piel blanca», tenían quejas acerca de la nueva situación. Se quejaban amargamente —y hay que subrayar que egoísta e insinceramente— de que se trataba mejor a los esclavos que a ellos. Se quejaban de falta de acomodo: cuando los cautivos africanos subían a la cubierta, no tenían dónde dormir. Se quejaban de la atención que se prestaba a su salud: un marinero del barco de esclavos *Albion* subió a bordo del HMS *Adventure* en la Costa de Barlovento en 1788-1789 y manifestó que «el cirujano [del barco negrero] descuidaba a los marineros enfermos, alegando que solo le pagaban por atender a los Esclavos». Se quejaban sobre todo de la comida: los esclavos comían mejor que ellos. Sus provisiones eran más frescas y abundantes, pero, según Samuel Robinson, si un marinero «es atrapado robando un puñado de la ración de los esclavos cuando se la sirven, es severamente castigado». Un marinero se quejaba de que a veces se veían «obligados a mendigarles comida a los esclavos». Los llamados trabajadores libres eran peor tratados que los esclavos, en quienes

tanto el comerciante como el capitán tenían un mayor interés, ya que constituían propiedades valiosas. Los marineros también descubrían que «los privilegios de la piel blanca» podían revertirse, incluso en la travesía hacia las Américas, cuando hacia el final del viaje se tornaban fuerza de trabajo excedente, desechable. Los marineros eran víctimas de abusos, eran arrojados del barco, abandonados para que se las ingeniaran como pudieran, a menudo enfermos. La clase regresaba con saña.[400]

El marinero era un tercero ubicado entre dos actores de mucha mayor envergadura y peso: de un lado, el comerciante, su capital y su clase, y del otro, el cautivo africano, su fuerza de trabajo y su clase en proceso de formación. En la lucha por mantener una posición intermedia y limitar su propia explotación en un oficio peligroso, el marinero ofrecía resistencia a las reducciones salariales, como hizo en Liverpool en 1775, pero no se *enfrentaba* a la trata. Luchaba por obtener un mejor salario desde dentro de la trata. Ese era el duro límite de su radicalidad, de su práctica de la solidaridad.[401] Su situación contradictoria se expresó de manera ebria, quizás insana y profundamente trágica, a bordo de un barco esclavista llegado a América del Norte, procedente de la costa de Guinea, en 1763. Un marinero, «pasado de Copas, se quitó todas sus Ropas y las dividió entre los Esclavos; después tomó en Brazos a un Niño negro y dijo *que tendría un Sirviente propio*; y saltó con él al Río, donde los dos se ahogaron».[402]

---

[313] «Anonymous Account of the Society and Trade of the Canary Islands and West Africa, with Observations on the Slave Trade», s. f., pero 1779-1784, Add. Ms. 59777B, BL. El autor trató algunas enfermedades durante el viaje, así que probablemente se trataba de un médico.

[314] Se conoce la fecha del reclutamiento por el comentario del autor de que tuvo lugar «cerca del comienzo de los recientes disturbios», lo que lo ubica a fines del verano de 1775 (y no en abril, como escribiera algunos años después, cuando redactó el testimonio). Ver R. Barrie Rose, «A Liverpool Sailors' Strike in the Eighteenth Century», *Transactions of the Lancashire and Cheshire Antiquarian Society* 68, 1958, pp. 85-92; «Extract of a Letter from Liverpool, September 1, 1775», *Morning Chronicle and London Advertiser*, 5 de septiembre, reproducido en Richard Brooke,

Liverpool as it was during the Last Quarter of the Eighteenth Century, 1775–1800, Liverpool, 1853, p. 332.

[315] Quiero subrayar mi deuda en todo este capítulo con el excelente estudio de Emma Christopher, *Slave Ship Sailors and Their Captive Cargoes, 1730–1807*, Nueva York: Cambridge University Press, 2005.

[316] «Anonymous Account of the Society and Trade of the Canary Islands and West Africa, with Observations on the Slave Trade, s. f., pero 1779-1784, Add. Ms. 59777A, 3-5, BL. Una conclusión fundamental de Christopher (*op. cit.*, Nueva York: Cambridge University Press, 2005, pp. 26-27) es que a los marineros no les gustaba el comercio negrero.

[317] *Three Years Adventures*, pp. 6-10. Isaac Parker explicaba: «Tenía el capricho de ir a la costa de Guinea», mientras que Nicholas Owen añadía: «Yo tenía deseos de ver lo que nunca antes había visto». Ver testimonio de Isaac Parker, 1790, *HCSP*, 73, p. 137; Nicholas Owen, *Journal of a Slave-Dealer: A View of Some Remarkable Axedents in the Life of Nics. Owen on the Coast of Africa and America from the Year 1746 to the Year 1757*, ed. de Eveline Martin, Boston: Houghton Mifflin, 1930, p. 43.

[318] Coronel Spencer Childers (ed.), *A Mariner of England: An Account of the Career of William Richardson from Cabin Boy in the Merchant Service to Warrant Officer in the Royal Navy [1780 to 1819] as Told by Himself*, Greenwich: Conway Maritime Press, 1970, pp. 41-42. Sobre el viaje del *Spy*, ver *TSTD*, n.º 83598.

[319] Robert Barker, *The Unfortunate Shipwright & Cruel Captain*, Londres, 1756; Robert Barker, *The Unfortunate Shipwright, or, Cruel Captain, being a Faithful Narrative of the Unparalleled Sufferings of Robert Barker, Late Carpenter on boar the Thetis Snow of Bristol; on a Voyage from thence to the Coast of Guinea and Antigua*, Londres, «impresa para el SUFRIDOR en su propio Beneficio; y por nadie más», 1775 (1760), pp. 5-6, 8. Richardson más tarde sería promovido a tercer oficial y después depuesto por amotinamiento. Murió en el curso del viaje.

[320] *An Account of the Life*, pp. 2-3, 10, 19. Ver *TSTD*, n.º 16490. Nicholas Owen también se hizo a la mar en un barco de esclavos después de que su padre malgastó la fortuna de la familia. Ver Owen, *op. cit.*, ed. de Eveline Martin, Boston: Houghton Mifflin, 1930, p. 1.

[321] Entrevista del señor Thompson, en *Substance*, p. 24. Para el caso de toda una tripulación engañada acerca del destino de un barco de esclavos que zarpó de Boston, ver *Commercial Advertiser*, 24 de septiembre de 1799.

[322] *Ibid.* En 1781, trece de los marineros del *Benson* se encontraban a bordo porque habían incurrido en deudas en el puerto. Ver anécdota X, *Substance*, p. 133.

[323] Entrevista de Henry Ellison, *Substance*, p. 38.

[324] John Newton Letter-book («A Series of Letters from Mr.—— to Dr. J—— [Dr. David Jennings])», 1750-1760, 920 MD 409, LRO. Los marineros comunes ocupaban un lugar bajo en la estructura de clases de Gran Bretaña en el siglo XVIII, como evidenciaba la aritmética política de Gregory King (1688), Joseph Massie (1760) y Patrick Colquhoun (1803); ver Peter Mathias, «The Social Structure in the Eighteenth Century: A Calculation by Joseph Massie», *Economic History*

Review, nueva serie, 10, 1957, pp. 30-45. Sobre los marineros en la Norteamérica del siglo XVIII, ver Billy G. Smith, «The Vicissitudes of Fortune: The Careers of Laboring Men in Philadelphia, 1750–1800», en Stephen Innes (ed.), *Work and Labor in Early America*, Chapel Hill: University of North Carolina Press, 1988, pp. 221-251.

[325] *Memoirs of Crow*, p. 169.

[326] Testimonio de James Penny, 1789, *HCSP*, 69, p. 118.

[327] [Robert Norris], *A Short Account of the African Slave Trade, Collected from Local Knowledge*, Liverpool, 1788, p. 14; testimonio de John Knox, 1789, *HCSP*, 68, p. 150; testimonio de Thomas King, 1789, *ibid.*, 68, p. 321. Lord Sheffield sugería que dos tercios eran trabajadores de tierra. Ver su *Observations on the Project for Abolishing the Slave Trade, and on the Reasonableness of attempting some Practicable Mode of Relieving the Negroes*, 2.ª ed., Londres, 1791 (1790), p. 18.

[328] «Wage Book for the voyage of the ship *Hawk* from Liverpool to Africa, John Small Master», 1780-1781, William Davenport Archives, Maritime Archives & Library, D/DAV/3/4, MMM. Ver *TSTD*, n.os 91793, 81753.

[329] «Wage Book for the Voyage of the Ship *Essex* from Liverpool to Africa and the West Indies, Captain Peter Potter», 1783-1784, «Wage Book for the Voyage of the Ship *Essex* from Liverpool to Africa and Dominica, Captain Peter Potter», 1785-1786, William Davenport Archives, Maritime Archives & Library, D/DAV/3/5, D/DAV/3/6, MMM.

[330] No existe un estudio sistemático de los salarios de los marineros de barcos de esclavos, de modo que estos comentarios no son precisos. Para los salarios de los marineros en todo tipo de comercio a inicios del siglo XVIII, ver Ralph Davis, *The Rise of the English Shipping Industry in the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, Londres: Macmillan, 1962, pp. 135-137; Marcus Rediker, *Between the Devil and the Deep Blue Sea: Merchant Seamen, Pirates, and the Anglo-American Maritime World, 1700–1750*, Cambridge: Cambridge University Press, 1987, apéndice C, pp. 304-305. Para un comentario que parece referirse a un lucrativo comercio privado realizado por marineros, ver «Diary and Accounts, Commenda Fort, in Charge of William Brainie, 1714–1718», en Donnan II, p. 190.

[331] «Answers from the Collector and the Comptroller», 1788, *HCSP*, 69, p. 161. Para ejemplos de acuerdos realizados por marineros a fin de que se entregara parte de sus salarios a sus esposas mientras se encontraban en el mar, ver «Receipts for wages paid to Ellen Hornby on account of her husband», 1785-1786, D/DAV/15/5/4, y «Receipts for wages paid to Mary Loundes on behalf of Her husband», 1786, D/DAV/15/2/13, Miscellaneous Items, William Davenport Archives, Maritime Archives & Library, MMM.

[332] *An Account of the Life*, p. 58; testimonio de Henry Ellison, 1790, *HCSP* 73, pp. 381-382.

[333] [John Wells], «Journal of a Voyage to the Coast of Guinea, 1802», Add. Ms. 3,871, Cambridge University Library, f. 1; Samuel Robinson, *A Sailor Boy's Experience aboard a Slave Ship in the Beginning of the Present Century*, Wigtown (Escocia): G.C. Book Publishers Ltd., 1996 (1867), p. 14; «Case of the *Tartar*», 1808, Donnan IV, p. 585; Christopher, *op. cit.*, Nueva York:

Cambridge University Press, 2005, cap. 2, «The Multiracial Crews of Slave Ships», pp. 52-89. Ver también tres apéndices, «Black Sailors on Liverpool Slave Ships, 1794–1805», «Black Sailors on Bristol Slave Ships, 1748–1795» y «Black Sailors on Rhode Island Slave Ships, 1803–1807», pp. 231-238.

[334] «Wage Book of *Hawk*», 1780-1781, D/DAV/3/4; *TSTD*, n.º 81753. Parece ser que Abey le pertenecía al segundo oficial Hugh Lancelot, tal vez como esclavo de privilegio. Sobre los marineros negros, ver Christopher, *op. cit.*, Nueva York: Cambridge University Press, 2005, pp. 57-58, 70-73; Julius Sherrard Scott III, «The Common Wind: Currents of Afro-American Communication in the Era of the Haitian Revolution», tesis para obtener el grado de doctor, Duke University, 1986; W. Jeffrey Bolster, *Black Jacks: African American Seamen in the Age of Sail*, Cambridge (Massachusetts): Harvard University Press, 1997.

[335] Este párrafo y los próximos cuatro tienen como base a Robinson, *op. cit.*, Wigtown (Escocia): G.C. Book Publishers Ltd., 1996 (1867), pp. 24, 32-33, y Rediker, *op. cit*, Cambridge: Cambridge University Press, 1987, cap. 2.

[336] Robinson, *op. cit.*, Wigtown (Escocia): G.C. Book Publishers Ltd., 1996 (1867), pp. 15; *Three Years Adventures*, p. 24.

[337] Daniel Macnamera y Nicholas Worsdale, del *William*, contra Thomas Barry, 26 de agosto de 1729, «Records of the South Carolina Court of Admiralty, 1716–1732», f. 745, National Archives, Washington D. C. Ver *TSTD*, n.º 16546.

[338] «A Journal of an Intended Voyage to the Gold Coast in the Black Prince her 8th Commencing the 5th of Septem'r 1764», BCL; Robinson, *op. cit.*, Wigtown (Escocia): G.C. Book Publishers Ltd., 1996 (1867), p. 39; *TSTD,* n.º 17573.

[339] Capitán William Snelgrave, *A New Account of Some Parts of Guinea and the Slave Trade*, Londres: Frank Cass & Co., 1971 (1734), pp. 165-167, 170.

[340] Testimonio de John Knox, 1789, *HCSP*, 68, p. 179.

[341] Testimonio de William James, 1789, *HCSP*, 69, p. 137; Robinson, *op. cit.*, Wigtown (Escocia): G.C. Book Publishers Ltd., 1996 (1867), pp. 54-55; «Memorandum of the Mortality of Slaves on Board the 'Othello' while on the Coast of Africa and On her Passage to the West Indies», informes del *Othello*, 1768-1769, en Donnan III, p. 235; *TSTD*, n.º 36371.

[342] Entrevista del señor James, *Substance*, p. 14; testimonio de Ellison, Noble, Trotter y Millar, todos de 1790, en *HCSP*, 375, 119, 85, 394.

[343] Testimonio de Ecroyde Claxton, 1791, *HCSP*, 82, p. 33; testimonio de William Littleton, 1789, *HCSP*, 68, pp. 294, 309; Snelgrave, *op. cit.*, Londres: Frank Cass & Co., 1971 (1734), pp. 163-164; Robinson, *op. cit.*, Wigtown (Escocia): G.C. Book Publishers Ltd., 1996 (1867), p. 55.

[344] *Three Years Adventures*, pp. 113-126. Robert Norris apuntó que en cada barco, bajo cubierta, «hay dos Blancos para atender a los Negros [varones], y Dos Luces». Ver también el testimonio de Isaac Wilson, 1790, *HCSP*, 72, p. 289. También se señaló que a los marineros no se les permitía ingresar al compartimento de las mujeres por la noche.

[345] Reverendo John Riland, *Memoirs of a West-India Planter, Published from an Original MS. With a Preface and Additional Details*, Londres: Hamilton, Adams & Co., 1827, pp. 60-61.

[346] Norris, *HCSP*, 68, pp. 4-5; entrevista del señor Bowen, *Substance*, p. 44. He tomado como base aquí la declaración del comerciante de esclavos y representante de Liverpool John Matthews, quien le hizo entrega al Parlamento de «la Historia de Un Día» en la vida de los esclavos a bordo de un barco negrero. Ver *HCSP*, 68, p. 19.

[347] Testimonio de Alexander Falconbridge, 1790, *HCSP*, 72, p. 323; testimonio de James Arnold, 1789, *HCSP*, 69, pp. 125-126; testimonio de Henry Ellison, 1790, *HCSP*, 73, p. 375; testimonio de James Towne, 1791, *HCSP*, 82, p. 20.

[348] Christopher, *op. cit.*, Nueva York: Cambridge University Press, 2005, cap. 5; entrevista de Ellison, *Substance*, p. 36; *Three Years Adventures*, p. 133.

[349] Dicky Sam, *Liverpool and Slavery: An Historical Account of the Liverpool-African Slave Trade*, Liverpool: A. Bowker & Son, 1884, p. 36.

[350] Testimonio de Ecroyde Claxton, 1791, *HCSP*, 82, pp. 33-34.

[351] «Documents Related to the Case of the *Zong* of 1783», REC/19, Manuscripts Department, NMM. El tribunal dictaminó que la compañía aseguradora no era responsable del pago por los esclavos asesinados. Ver también Ian Baucom, *Specters of the Atlantic: Finance Capital, Slavery, and the Philosophy of History*, Durham (Carolina del Norte): Duke University Press, 2005.

[352] *Free love* es «amor libre»; *wanton* significa «lascivo». *(N. de la T.)*.

[353] Thomas Boulton, *The Sailor's Farewell, or the Guinea Outfit*, Liverpool, 1768; *TSTD*, n.º 36127; Herbert Klein, «African Women in the Atlantic Slave Trade», en Claire Robinson y Martin A. Klein (eds.), *Women and Slavery in Africa*, Madison: University of Wisconsin Press, 1983, pp. 29-38.

[354] Robert Norris, 1789, *HCSP*, 68, pp. 9, 12; John Knox, 1789, *HCSP*, 68, p. 171.

[355] Para una disputa salarial en la que surgió como tema la depredación sexual, ver Desbrough contra Christian, 1720, HCA 24/132, 24/133.

[356] Africanus, *Remarks on the Slave Trade, and the Slavery of Negroes, in a Series of Letters*, Londres: J. Phillips, y Norwich: Chase and Co., 1788, pp. 46; Alexander Falconbridge, *An Account of the Slave Trade on the Coast of Africa*, Londres, 1788, p. 30.

[357] Snelgrave, *op. cit.*, Londres: Frank Cass & Co., 1971 (1734), p. 162; testimonio de John Samuel Smith, 1791, *HCSP*, 82, p. 140.

[358] Richard H. Steckel y Richard A. Jensen, «New Evidence on the Causes of Slave and Crew Mortality in the Atlantic Slave Trade», *Journal of Economic History* 46, 1986, pp. 57-77; Stephen D. Behrendt, «Crew Mortality in the Transatlantic Slave Trade in the Eighteenth Century», *Slavery and Abolition* 18, 1997, pp. 49-71. Steckel y Jensen estiman que el 60 % de los marineros morían de fiebres, mientras que Behrendt considera que lo hacía el 80 %. Behrendt señala también que la mortalidad de las tripulaciones tendió a descender hacia fines del siglo XVIII e inicios del XIX.

[359] William Snelgrave a Humphry Morice, 23 de octubre de 1727, «Trading Accounts and Personal Papers of Humphry Morice», vol. 2, The Humphry Morice Papers, Bank of England

Archives, Londres; Bruce Mouser (ed.), *A Slaving Voyage to Africa and Jamaica: The Log of the* Sandown, *1793–1794*, Bloomington: Indiana University Press, 2002, p. 60; *Providence Gazette; and Country Journal*, 8 de diciembre de 1770; *Federal Gazette & Baltimore Daily Advertiser*, 12 de marzo de 1796; *Courier*, 25 de marzo de 1801.

[360] Riland, *op. cit.*, Londres: Hamilton, Adams & Co., 1827, p. 37; *Three Years Adventures*, p. 40.

[361] «Petitions of Seamen» (1765-1774) y «Accounts of money for the relief of seamen and those disabled in the Merchant Service» (1747-1787), ambos en Society of Merchant Venturers Archive, Bristol Record Office. Los Venturers comerciaban con muchas partes del mundo, y les hacían caridades a sus marineros con independencia de su ruta. Los ejemplos son de marineros que trabajaban en el comercio de esclavos. Aparentemente, su salud era peor que la de los que se desempeñaban en otros tipos de comercio. Ver también Jonathan Press, *The Merchant Seamen of Bristol, 1747–1789*, Bristol, 1976.

[362] *An Account of the Life*, p. 26; Wells, «Journal of a Voyage», f. 19; entrevista de Ellison, *Substance*, p. 40.

[363] «Voyage to Guinea, Antego, Bay of Campeachy, Cuba, Barbadoes, &c.», 1714-1723, Add. Ms. 39946, BL, ff. 12-13; Robinson, *op. cit.*, Wigtown (Escocia): G.C. Book Publishers Ltd., 1996 (1867), p. 97.

[364] Para la descripción de una ceremonia fúnebre, ver Robinson, *op. cit.*, Wigtown (Escocia): G.C. Book Publishers Ltd., 1996 (1867), p. 92.

[365] «Inventory of the Cloths belonging to George Glover taken at his disease [decease] by Thos. Postlethwayt on board the Essex the 12 day of Novr 1783 viz and Sould», en «Wage Book for the Voyage of the Ship *Essex* from Liverpool to Africa and the West Indies, Captain Peter Potter», 1783-1784, William Davenport Archives, Maritime Archives & Library, D/DAV/3/5, MMM. Ver relaciones similares en la nómina del siguiente viaje del *Essex*, 1785-1786, en D/DAV/3/6. Ver *TSTD*, n.os 81311, 81312.

[366] *Times*, 15 de marzo de 1788. Para ejemplos de listas de fallecidos, una confeccionada por un cirujano y la otra por un capitán, ver James Hoskins, «List of Mortality of the Ship's Company», 1792-1793, «Certificates of Slaves Taken Aboard Ships», 1794, HL/PO/JO/10/7/982, HLRO, Westminster; Peter Potter a William Davenport, 21 de febrero de 1784, Letters from Captain Peter Potter to William Davenport & Co., 1783-1784, D/DAV/13/1/3, MMM.

[367] Esta sección tiene como base la información de Thomas Sanderson y William Steele (1750), HCA 1/58, ff. 1-10. Se desconoce el desenlace del caso, pero la ejecución de los amotinados no resulta improbable. Ver *TSTD*, n.º 17198.

[368] Sanderson había sido llevado a juicio unos años antes, cuando trabajaba como oficial en el comercio de esclavos, por azotar a un marinero con una cuerda de dos pulgadas. Ver Thomas Powell contra Eustace Hardwicke, 1739, HCA 24/139.

[369] Los protagonistas de un motín en ocasiones enviaban al capitán y a otros oficiales a tierra, como hicieron los hombres del *Antelope*. Unos cuantos los ponían en un bote en alta mar (lo que significaba una muerte casi segura), y una sustancial minoría mataba a uno o más de inmediato. Las observaciones de esta sección tienen como base una muestra de treinta y siete motines ocurridos entre 1719 y 1802.

[370] *American Weekly Mercury*, 7 de diciembre de 1721. Ver *TSTD*, n.º 75419.

[371] Información de John Bicknor, reunión del Gran Tribunal de Jamaica, 19 de enero de 1720, HCA 137/14, f. 9. Este viaje del *Abington* no aparece listado en la *TSTD*, pero el siguiente sí. Ver n.º 16257.

[372] «Examination of Thomas Williams», 1734, HCA 1/56, f. 90; Powell contra Hardwicke, 1738, HCA 24/139. La primera información sobre el motín a bordo del *Buxton* apareció en el *American Weekly Mercury* del 26 de septiembre de 1734. Ver también *Boston News-Letter*, 31 de octubre de 1734. Ver también *TSTD*, n.º 16758, y para el *Pearl Galley*, n.º 16870. Para un recuento de múltiples asesinatos a hachazos a bordo del *William*, de Bristol, en 1767, ver *Boston News-Letter and New-England Chronicle*, 10 de abril de 1767. Ver *TSTD*, n.º 17634.

[373] Sobre el *Tewkesbury*, ver *The Tryals of Seven Pyrates, viz. James Sweetland, John Kennelly, John Reardon, James Burdet, William Buckley, Joseph Noble, and Samuel Rhodes, for the Murder of Capt. Edw. Bryan of the Tewksbury of Bristol; and Running Away with the said Ship, November 2, 1737*, Bristol, 1738; *Boston Gazette*, 13 de marzo de 1738; «Proceedings of a Court of Admiralty held at Cape Coast in Africa the 19th November 1737 for the Trials of James Sweetland and other for Murder & Piracy», HCA 1/99, ff. 1-4. En otras ocasiones, un marinero mataba a un capitán o un oficial como un acto de venganza más o menos espontáneo, sin que mediara un intento de capturar el barco. En el *Lovely Lass*, de Bristol, en 1792, «Un negro llamado *Joe o Cudjo*, junto a *John Dickson* y *John Owens*» mataron al oficial Robert Millagan. Ver *Times*, 8 de noviembre de 1794.

[374] *Maryland Gazette and News Letter*, 16 de octubre de 1766, reproducido en Donnan II, pp. 528-529; *Connecticut Journal*, 17 de noviembre de 1769; *New London Gazette*, 15 de diciembre de 1769. Ver *TSTD*, n.º 17691 *(Black Prince)*. Para un motín en el que los marineros mataron a su capitán y trataron de culpar de su muerte a una insurrección de esclavos, ver *New-York Gazette*, 11 de marzo de 1765.

[375] Christopher, *op. cit.*, Nueva York: Cambridge University Press, 2005, pp. 127-132; entrevista de James Towne, *Substance*, p. 56; información de Hector McNeal, noviembre de 1731, HCA 1/56, f. 44.

[376] En ocasiones los marineros desertaban con el plan de recuperar sus salarios trabajando «por la libre», por una paga considerablemente mayor, en un viaje a Inglaterra desde un puerto antillano o norteamericano en el que escaseara la fuerza de trabajo. Ver Rediker, *op. cit*, Cambridge: Cambridge University Press, 1987, pp. 136-138.

[377] Hasta 1864, la Marina Real británica usó colores (rojo, blanco y azul, en orden descendente) para indicar la antigüedad de sus almirantes. *(N. de la T.)*.

[378] Testimonio de lord Rodney, 1790, *HCSP*, 72, pp. 182-183. Para comentarios similares, ver el testimonio de *sir* George Young, *HCSP*, 69, p. 155; testimonio de *sir* George Young, 1790, *HCSP*, 73, pp. 211-212; testimonio de Thomas Clappeson, 1791, *HCSP*, 82, p. 214.

[379] Lord Sheffield, *Observations*, p. 18; capitán Francis Pope a Abraham Redwood, Antigua, 24 de mayo de 1740, en Donnan III, p. 135; Miles Barber a James Penny, 11 de marzo de 1784, Baillie contra Hartley, pruebas documentales sobre el barco de esclavos *Comte du Nord* y la trata, E 219/377, NA. Ver también Samuel y William Vernon al capitán John Duncan, Newport, 8 de abril de 1771: «Si tiene más hombres de los necesarios y puede licenciarlos en buenos Términos es mejor que lo haga y evite todos los gastos que pueda en su Nave». Ver Donnan III, p. 248. Para procesos legales iniciados por marineros abandonados por barcos negreros en las Antillas, ver Soudin contra Demmerez, 1720, HCA 24/133, y Fernando contra Moore, 1733, HCA 24/138.

[380] Derivados de *wharf*, *scow* y *beach*, («muelle», «lancha» y «playa»), los tres nombres aluden, como explica el texto, a que deambulaban por esos lugares y en ellos buscaban cierto acomodo. *(N. de la T.)*.

[381] Entrevista de Ellison, *Substance*, p. 41; entrevista de Towne, *ibid.*, p. 60. Ver también William James, 1789, *HCSP*, 68, p. 139; testimonio de John Ashley Hall, *HCSP*, 72, p. 233; testimonio de James Morley, *HCSP*, 73, pp. 164, 168.

[382] Testimonio de John Simpson, *HCSP*, 82, p. 44 (Barbados); testimonio de Robert Forster, 1791, *HCSP*, 82, p. 134 (Dominica, Granada); *Connecticut Journal*, 22 de diciembre de 1784 (Charleston); Hercules Ross, 1791, *HCSP*, 82, p. 260; y testimonio de Mark Cook, 1791, *HCSP*, 82, p. 199 (Jamaica).

[383] *Three Years Adventures*, p. 137; testimonio de James Towne, *HCSP*, 82, p. 30.

[384] El primer estudio del incidente fue el de Brooke, *Liverpool as it was* (*op. cit.*, Liverpool, 1853), que incluye los artículos de periódicos londinenses, lo cual resulta de mucha utilidad. El mejor estudio de la huelga sigue siendo, al cabo de casi medio siglo, el de Rose, «A Liverpool Sailors' Strike in the Eighteenth Century» (*op. cit.*, *Transactions of the Lancashire and Cheshire Antiquarian Society* 68, 1958), pp. 85-92. Los otros copropietarios del *Derby* eran John Yates, Sam Parker y Thomas Dunn. Ver *TSTD*, n.º 92523.

[385] Este párrafo y el anterior tienen como base dos artículos aparecidos en periódicos londinenses: *Gazetteer and New Daily Advertiser*, 4 de septiembre de 1775, y *Morning Chronicle and London Advertiser*, 4 de septiembre de 1775. Tanto Brooke como Rose (referencias en la nota anterior) repiten el error que apareció en un par de artículos periodísticos de que Yates era el capitán del *Derby* y no uno de sus copropietarios. Rose dice también que en la mañana del sábado 26 de agosto tuvo lugar una marcha de protesta de los marineros, pero la mayoría de las informaciones parecen indicar que tuvo lugar el lunes.

[386] *Gazetteer and New Daily Advertiser*, 4 de septiembre de 1775.

[387] En el sistema legal británico, el control de los ciudadanos rebeldes ha solido ser responsabilidad de los magistrados locales. Cualquier grupo de doce personas o más cuyo aspecto no era del gusto de las autoridades podía ser calificado de «asamblea tumultuaria» y arrestado si no se

dispersaba en el plazo de una hora después de que un magistrado le leyera la Riot Act (Ley sobre Sediciones). La Riot Act fue aprobada por el Gobierno británico en 1714. *(N. de la T.)*.

[388] Información de James Waring, 4 de septiembre de 1775, Records of the County Palantine of Lancaster, PL 27/5, NA; *Morning Chronicle*, 4 de septiembre de 1775. La información sobre Thomas Staniforth fue recogida por Brooke como historia oral de su hijo Samuel; ver Brooke, *op. cit.*, Liverpool, 1853, p. 339.

[389] Las estimaciones del número de cañones utilizados por los marineros oscilaban entre dos y seis.

[390] Información de Richard Downward el Joven, 2 de septiembre de 1775, PL27/5; *Gazetteer*, 4 y 6 de septiembre de 1775. La fuente no aclara si se trataba de marineros o de personas que intentaban defender la Bolsa.

[391] Información de William Sefton, 3 de septiembre de 1775, PL 27/5; *Morning Chronicle*, 8 de septiembre de 1775; *Gazetteer*, 8 de septiembre de 1775.

[392] *Morning Chronicle*, 8 de septiembre de 1775 y 11 de septiembre de 1775; *Gazetteer and New Daily Advertiser*, 6 de septiembre de 1775. Muchos años después, Richard Brooke habló con alguien que «había participado en el ataque a la casa del Sr. Radcliffe». Esa persona le contó sobre el descubrimiento de la broza de trigo, «lo que las clases bajas utilizaron como burla contra el Sr. Radcliffe por un largo período de tiempo a partir de entonces». El hijo del señor Radcliffe confirmó la historia posteriormente. Ver Brooke, *op. cit.*, Liverpool, 1853, p. 341.

[393] *Morning Chronicle*, 4 de septiembre de 1775, 8 de septiembre de 1775; *Gazetteer*, 6 de septiembre de 1775; información de John Huddleston, 1 de septiembre de 1775, e información de John Adams, 2 de septiembre de 1775, PL 27/5; Brooke, *op. cit.*, Liverpool, 1853, p. 341. Gomer Williams, *History of the Liverpool Privateers and Letters of Marque: With An Account Of The Liverpool Slave Trade, 1744–1812*, Montreal: McGill-Queen's University Press, 2004 (1897), p. 557.

[394] *Morning Chronicle*, 4 de septiembre de 1775; *Daily Advertiser*, 5 de septiembre de 1775; información de Thomas Middleton, 28 de septiembre de 1775, PL 27/5; *Chester Chronicle*, 4 de septiembre de 1775.

[395] Información de Thomas Blundell, 2 de septiembre de 1775; información de Anthony Taylor, 2 de septiembre de 1775; información de Henry Billinge, 27 de septiembre de 1775, todos en PL 27/5; *Morning Chronicle*, 8 de septiembre de 1775.

[396] Información de Cuthbert Bisbronney, 2 de septiembre de 1775; información de William Stanistreet, 2 de septiembre de 1775.

[397] *Morning Chronicle*, 11 de septiembre de 1775; Council Book of the Corporation, 1775, vol. 2, pp. 717-718, citado por Brooke, *op. cit.*, Liverpool, 1853, p. 345.

[398] La palabra *huelga* en inglés es *strike*, y también se llama así a la acción de arriar las velas. *(N. de la T.)*.

[399] Snelgrave, *op. cit.*, Londres: Frank Cass & Co., 1971 (1734), pp. 162-163. Ver Christopher, *op. cit.*, Nueva York: Cambridge University Press, 2005, cap. 6.

[400] Testimonio de John Simpson, 1791, *HCSP*, 82, p. 42; entrevista de George Millar, *Substance*, p. 3; testimonio de *sir* George Young, *HCSP*, 73, p. 136; *Three Years Adventures*, p. 41; Robinson, *op. cit.*, Wigtown (Escocia): G.C. Book Publishers Ltd., 1996 (1867), p. 56; testimonio de Richard Story, 1791, *HCSP*, 82, p. 13; entrevista de Thompson, *Substance*, p. 24. Se alegó ante el tribunal en 1701 que John Babb les permitía a los demás marineros robar comida a los esclavos, después de lo cual muchos morían. Ver John Babb contra Bernard Chalkley, 1701, HCA 24/127.

[401] La reducción de los salarios realizada en Liverpool en agosto de 1775 era la segunda en un breve período de tiempo. En fecha tan reciente como mediados de junio de 1775, los marineros que zarpaban de Liverpool en barcos negreros ganaban la acostumbrada suma de cuarenta chelines al mes. Ver «Wage Book for the voyage of the ship *Dalrymple* from Dominica to Liverpool, Patrick Fairweather, Master», 1776, William Davenport Archives, Maritime Archives & Library, D/DAV/3/3, MMM. Ver también *TSTD*, n.º 91988.

[402] *Newport Mercury*, 18 de julio de 1763.

09

De cautivos a carabelas

El hombre se negaba a comer. Su enfermedad lo había reducido a «un mero esqueleto». Parecía estar decidido a morir. El capitán Timothy Tucker se sentía indignado, y probablemente temía que su ejemplo cundiera entre los más de doscientos cautivos de su barco, el *Loyal George*, que cruzaba el Atlántico en dirección a Barbados en 1727. El capitán se volvió a Robin, su grumete negro, y le ordenó que le trajera el látigo. No se trataba de un gato de nueve colas, sino de algo mucho mayor, un látigo de caballos. Amarró al hombre y le dio latigazos; «desde el cuello hasta los tobillos solo se veían heridas sangrantes», dijo Silas Told, un aprendiz que era miembro de la tripulación y que contó la historia varios años después. El hombre, por su parte, no opuso resistencia ni dijo nada, lo que enfureció al capitán, quien lo amenazó en su idioma; «que lo habría de *tickeravoo*», esto es, lo mataría, a lo que el hombre respondió: *«Adomma»*, así sea.[403]

El capitán dejó al hombre librado a «espantosas agonías» para comer en el alcázar «como un cerdo», opinaba Told. Tras concluir su cena, el capitán Tucker estaba listo para proseguir con el castigo. Esta vez llamó a otro grumete, John Lad, para que le trajera de su camarote dos pistolas cargadas. A continuación, el capitán Tucker y John Lad caminaron hacia proa en la

cubierta superior y se acercaron al anónimo huelguista de hambre, que estaba sentado con la espalda apoyada en la borda de babor. Con una «sonrisa maliciosa y virulenta», Tucker le apuntó al hombre con la pistola y le repitió que si no comía lo mataría. El hombre se limitó a responderle lo mismo que antes: *«Adomma»*. El capitán le puso en la frente el cañón de la pistola y apretó el gatillo. El hombre «al instante se llevó las manos a la cabeza, una a la parte posterior, otra a la anterior» y miró al capitán a los ojos. De la herida brotaba la sangre como cuando «se abre un hueco en un barril», pero el hombre no cayó. El capitán, enfurecido, maldijo, se volvió hacia el grumete y gritó: «Esto no lo matará». Le puso la otra pistola en la oreja y volvió a disparar. Para la más absoluta sorpresa de Told, y sin duda de todos los demás que contemplaban la escena, «¡ni siquiera entonces cayó!». Por último, el capitán le ordenó a John Lad que le disparara al corazón, después de lo cual, el hombre «se desplomó muerto».

A consecuencia de este «asesinato poco común», el resto de los cautivos varones se levantaron vengativos «contra la tripulación del barco con el firme propósito de matarnos a todos». La tripulación corrió a ubicarse detrás de la barricada. Una vez allí, ocuparon sus posiciones en las colisas, lanzaron una lluvia de metralla sobre la cubierta y lograron dispersar a los rebeldes. Algunos de los hombres se lanzaron de cabeza bajo cubierta para resguardarse, mientras que otros saltaron por la borda. En cuanto la tripulación recobró el control de la cubierta principal, los marineros bajaron los botes para salvar a estos últimos, pero solo pudieron rescatar a uno o dos de «la violencia del mar» y de los esfuerzos concertados de los hombres por ahogarse. Un número grande, pero desconocido, murió. Fue así como un acto de resistencia individual prendió la chispa de una revuelta colectiva, y que una forma de resistencia dio lugar a que surgiera otra. La negativa a comer condujo a una especie de martirio, a una insurrección que, una vez fracasada, generó un suicidio en masa.[404]

Escenas como esa tenían lugar en un barco negrero tras otro. Eran el epítome de una profunda dialéctica entre la disciplina y la resistencia: de un lado, una violencia extrema ejercida por el capitán contra un individuo esclavizado con la esperanza de que el terror resultante lo ayudara a controlar a los demás, y, como respuesta de los esclavizados, una oposición extrema a esa violencia y ese terror, primero individual y después colectivamente. Pero detrás de la respuesta se esconde una pregunta: ¿cómo era posible que una masa multiétnica de varios centenares de africanos reunidos a la fuerza en un barco esclavista aprendiera a actuar colectivamente? Desde el momento en que eran llevados a bordo se los socializaba en un nuevo orden cuyo propósito era objetivar, disciplinar e individualizar al cuerpo trabajador mediante la violencia, la inspección médica, la asignación de números, el encadenamiento, la «estiba» bajo cubierta y diversas rutinas sociales que iban desde la comida y «el baile» hasta el trabajo. Mientras tanto, los cautivos se comunicaban entre sí y se defendían individual y colectivamente, lo que implicaba que cada barco contenía un proceso de supresión cultural desde arriba y un proceso opuesto de creación cultural desde abajo. A la sombra de la muerte, los millones de cautivos que hicieron el gran cruce del Atlántico en un barco esclavista forjaron nuevas formas de vida: un nuevo lenguaje, nuevas maneras de expresarse, una nueva resistencia y un nuevo sentido de comunidad. Ese fue el origen marítimo de culturas que eran a la vez afroamericanas y panafricanas, creativas y, por tanto, indestructibles.[405]

La llegada a bordo

Dependiendo del lugar de África donde se encontraba el barco y de la manera en que el comercio se organizaba en la localidad, algunos de los esclavos que subían a bordo eran inspeccionados en tierra por el médico y el capitán (o un oficial), mientras que otros eran examinados cuando llegaban a la embarcación. Las condiciones físicas de los cautivos variaban

mucho, en virtud de cómo habían sido esclavizados, cuán largo había sido su viaje por tierra y en qué condiciones lo habían realizado. Algunos estaban enfermos, algunos tenían heridas, algunos se veían débiles, algunos estaban en *shock* o habían comenzado a dejarse ganar por la «melancolía». Fuera como fuese, tenían que estar en condiciones razonables, o al menos recuperables, para que los compraran los comerciantes de esclavos.

El proceso de supresión comenzaba, con amenazas de violencia tanto de los comerciantes negros como de los blancos, por la ropa. Pronto se extendía al nombre, la identidad, y hasta cierto punto la cultura, o por lo menos eso esperaban los nuevos captores. Varios comerciantes y capitanes daban las razones oficiales para quitarles las ropas: «preservar su salud», esto es, reducir la posibilidad de parásitos y enfermedades. Algunas de las mujeres, cuando las desnudaban, se acuclillaban de inmediato para ocultar sus genitales. (Un número desconocido de capitanes les daban a las mujeres un cuadradito de tela para que lo colgaran de sus cinturas). Quizás igualmente importante —aunque rara vez se mencionaba esa razón para quitarles la ropa— era que los capitanes no querían que los esclavos tuvieran ninguna oportunidad de ocultar un arma en sus vestidos.[406]

El estado mental de los cautivos variaba considerablemente. Una mujer de veintisiete años que aparentemente había recorrido cientos de kilómetros para llegar a la costa contempló a los miembros de la tripulación con «el mayor asombro». Nunca había visto blancos, y expresaba mucha curiosidad. El comerciante de esclavos John Matthews describió a un hombre de «constitución más fuerte» que miró a «los blancos con sorpresa, pero sin miedo». Examinó cuidadosamente la piel de los blancos, después la suya, el pelo de los blancos, después el suyo, «y con frecuencia rompía a reír ante la diferencia, y lo que sin duda era para él la zafia apariencia de los blancos». Por otro lado, Matthews también advirtió que un número mucho mayor subía a bordo presa del más abyecto terror, en «un estado de aletargada insensibilidad» en el que permanecía durante cierto tiempo. Esos

eran los que pensaban que «el blanco los compra para ofrecerlos en sacrificio a su Dios o para devorarlos como comida».[407]

El canibalismo era uno de los términos con los que se libraba la guerra a la que se llamaba trata. Los europeos la justificaban, y de manera más general justificaban la esclavitud, afirmando que los africanos eran salvajes comedores de hombres que debían ser civilizados poniéndolos en contacto con la vida y el pensamiento más «avanzados» de la Europa cristiana. Muchos africanos estaban igualmente convencidos de que el extraño cara pálida de las casas con alas era un caníbal, ansioso de comer su carne y beber su sangre. Parece ser que esta creencia se vio fortalecida por el hecho de que algunas elites africanas utilizaban la trata para disciplinar a sus esclavos: «[…] los Amos o Sacerdotes sostienen como Doctrina general para uso de sus Esclavos que los Europeos los matarán y se los comerán, si se portan tan mal como lo hacen con sus Amos respectivos, Medio por el cual mantienen más Controlados a sus Esclavos, y con un gran Temor de ser vendidos a los europeos». Sea como fuere, una gran cantidad de individuos, como Equiano, llegaban al barco presa del morboso temor de ser comidos vivos. Esa creencia era más común en ciertas regiones de África que en otras; los habitantes del interior eran más proclives a creerlo que los de la costa; los igbos más que los akanes. El temor a ser comido fue una motivación poderosa de las distintas formas de resistencia, desde las huelgas de hambre y el suicidio hasta la insurrección.[408]

Quizás los símbolos más tristemente conocidos del control a bordo del barco negrero eran las esposas, los grilletes, los collares y las cadenas que constituían la parafernalia física de la opresión. Muchos de los esclavizados ya estaban atados cuando llegaban al barco, en especial los llamados hombres robustos (adultos físicamente fuertes), pero el paso de las cuerdas o lianas africanas a la tecnología del hierro de los europeos producía un horror especial. Las esposas adoptaban formas diversas, que iban desde las manillas hasta las abrazaderas redondas. Los grilletes, conocidos también

por el nombre de *bilboes* (cepos), consistían en una varilla recta de hierro con dos abrazaderas metálicas en forma de U. Uno de los extremos de la varilla era grande y plano, y el otro tenía un agujero con un candado, o, más comúnmente, una anilla remachada por la que se pasaba una cadena cuando dos cautivos subían a cubierta. El artefacto más duro estaba reservado para los esclavos rebeldes, en cuyos cuellos se ponían grandes collares de hierro que les dificultaban aún más volverse, acostarse o descansar. El objetivo era limitar los movimientos y controlar la potencial resistencia.

La regla general era que todos los hombres llevaban hierros en manos y pies, mientras que las mujeres y los niños quedaban libres. Pero los capitanes no eran uniformes en el uso de las cadenas. Parece ser que algunos encadenaban a ciertos grupos de africanos (los fantes, los ibibios), pero no a otros (los chambas, los angolas) a los que consideraban poco proclives a sublevarse. A los asantes se los encadenaba dependiendo de cómo y por qué habían llegado al barco. Varios capitanes juraban que liberaban hasta a los hombres de sus cadenas cuando partían de la costa de África, aunque otros capitanes igualmente experimentados no lo creían. Algunos usaban solo esposas o grilletes, no ambos. Un capitán afirmó que les quitaba las cadenas a los hombres una vez que parecían «resignados» a su suerte a bordo. Las mujeres que daban señales de rebeldía también eran encadenadas, y sin dilación.[409]

Los hierros producían excoriaciones en la piel. Hasta el menor movimiento podía resultar penoso. Tratar de llegar a las tinas dispuestas para las necesidades en la cubierta inferior atado a un compañero, a través de una masa de cuerpos, podía ser sumamente doloroso, y «el baile» obligatorio en la cubierta superior a manera de ejercicio podía resultar una tortura. A fines de la década de 1780, el joven John Riland le brindó su amistad (en Inglaterra) a un viejo africano llamado Caesar que aún exhibía las marcas de las cadenas que llevara en el barco. La piel de sus tobillos «tenía cicatrices y era rugosa», entre otras cosas porque había estado

encadenado a un hombre cuyo idioma no entendía, lo que les dificultaba coordinar sus movimientos. Cuando su compañero enfermó y comenzó a sufrir de convulsiones que lo hacían estremecerse y sacudirse, sus movimientos involuntarios contra el metal los laceraban a ambos. Caesar le manifestó a Riland que la experiencia de llevar esas cadenas era inolvidable: «[…] ¡el hierro nos llegaba al alma!».[410]

A inicios de la historia de la trata, los europeos asumían el control de los cuerpos de los esclavos marcándoles a fuego —por lo general en los hombros, la parte superior del torso o el muslo— símbolos que indicaban que eran propiedad de los europeos. La marca a fuego era común, sobre todo, cuando el comprador era representante de una gran compañía de la corona como la Royal African Company o la South Sea Company. Algunos comerciantes también les exigían a los capitanes que marcaran a sus esclavos de privilegio, para que cargaran con la pérdida en caso de muerte. Pero esa práctica parece haber disminuido con el tiempo. A inicios del siglo XIX rara vez se menciona.[411]

Había surgido una forma más «racional» de transformar a los seres humanos en propiedades. A lo largo del siglo XVIII ganó fuerza un sistema contable a bordo de los barcos que reducía a los cautivos al frío anonimato de los números. A cada uno de los comprados se le asignaba un número, y en ocasiones un nuevo nombre. Pero el sistema numeral les resultaba más comprehensivo y funcional a los capitanes y cirujanos, que solían referirse en sus diarios de navegación y en los personales a la muerte del hombre «N.º 33», del niño «N.º 27», de la mujer «N.º 11» o de la niña «N.º 92». En los documentos oficiales del viaje, cada esclavo era una entrada anónima en un sistema de contabilidad. Los capitanes numeraban a los vivos cuando subían a bordo; los cirujanos numeraban a los muertos cuando los lanzaban por la borda.[412]

El trabajo

Un número significativo de los esclavos trabajaba a bordo de la embarcación, en una gran variedad de tareas imprescindibles para la economía del barco. Probablemente el trabajo más común era el «doméstico» en el sentido amplio del término, esto es, las necesarias labores cotidianas de reproducción de la vida. Parece ser que un número sustancial de las mujeres participaba en la elaboración de los alimentos. Realizaban tareas que probablemente les resultaban familiares: escogían arroz, machacaban ñame y molían maíz. Las mujeres también trabajaban como cocineras, en sustitución del cocinero del barco o como sus asistentes, para preparar la comida de los centenares de personas a bordo. En ocasiones, una esclava (a quien se consideraba confiable) confeccionaba la comida de mayor calidad que se servía en la mesa del capitán. Otros africanos, mujeres y hombres, baldeaban y limpiaban las cubiertas, y raspaban e higienizaban los compartimentos de los esclavos. Algunos encontraban un nicho en la economía del barco lavando y remendando la ropa de la tripulación. A menudo recibían un «pago» por esas tareas: un trago de *brandy*, tabaco o comida adicional.[413]

Otras labores solían ser resultado de una crisis. En caso de tormenta o daños de la embarcación, era posible movilizar a los africanos para que trabajaran en las bombas de achique. El capitán John Rawlinson, del *Mary*, «les quitó a los negros las Cadenas para que ayudaran a achicar el agua en el Barco» en 1737, y lo mismo hizo el capitán Charles Harris del *Charles-Town* en 1797. En ese último caso, escribió el explorador Mungo Park: «Fue necesario, por tanto, quitarles las cadenas a algunos de los negros más capaces, y emplearlos en esa labor; en la cual a menudo trabajaban más allá del límite de sus fuerzas». Puede que esas fuerzas hayan establecido la diferencia entre hundirse o llegar a puerto.[414]

En tiempo de guerra, algunos capitanes decidían entrenar a cierto número de hombres en el uso de cuchillos, espadas, picas, armas de pequeño calibre o cañones, ante la eventualidad de que se produjera un ataque de corsarios

enemigos. El capitán Edwards, de la bricbarca *Seaflower*, enfrentó a un corsario español en 1741 con solo seis marineros y un grumete, pero con 159 esclavos. En vez de rendirse, abrió un armario donde guardaba armas de pequeño calibre y «puse Fusiles de chispa, Pistolas y Machetes en Manos de algunos de los negros» que «pelearon tan fieramente a su Manera, disparando, tirando tajos y lanzando Fuego contra el Corsario cuando este trató en dos ocasiones de abordarnos, que con su Valentía salvaron el Barco y su Cargamento», que, por cierto, ¡eran los propios esclavos! El corsario se vio obligado a «largarse» sin su botín tras causarles pocos daños. El capitán Peter Whitfield Branker declaró ante la Cámara de los Comunes que en un viaje realizado en 1779 había entrenado a un gran número de esclavos todas las noches durante el cruce del Atlántico: «Tenía al menos Ciento cincuenta esclavos a cargo de los Cañones, las Velas y las Armas de Pequeño Calibre; tenía veintidós Soldados de Marina; había diez Esclavos que vivían en lo alto de cada Palo, y que estaban ejercitados para manejar las Velas como los Mejores Marineros de los Navíos de Su Majestad».[415]

Ese último comentario apunta a lo que era el trabajo más común de hombres y niños: ayudar a gobernar el barco. Ello también era, a menudo, producto de la necesidad. Cuando diez marineros desertaron del *Mercury* en 1803-1804, sus «lugares fueron ocupados por esclavos negros». Pero lo más común es que fueran las enfermedades y la muerte, y no las deserciones, lo que llevaba a los esclavos a desempeñarse como marineros. Cuando diecinueve de los veintidós miembros de la tripulación del *Thetis* enfermaron en 1760, «nos dimos a la vela con la ayuda de nuestros propios esclavos, ya que no había posibilidad de manejar el barco sin ellos», escribió el carpintero de la nave, quien perdía lentamente la visión como resultado de un «malestar» de los ojos. Muchos capitanes declararon que no habrían podido llevar sus barcos a puerto sin la ayuda de los esclavos.[416]

Los niños africanos trabajaban con los marineros, y algunos eran entrenados para que se convirtieran en marinos. Unos cuantos eran los esclavos de privilegio del capitán, y se los entrenaba para aumentar su valor de mercado. Un capitán aseguró que a los niños «se les permite subir a cubierta, trabajar con los Marineros, y se los considera Parte de la Tripulación del Barco». Era una exageración, pero contenía una verdad confirmada por otros. Cuando el barco de esclavos *Benson* se aproximó a su navío, el *Neptune*, a inicios de la década de 1770, John Ashley Hall «solo logró ver a dos hombres blancos en sus penoles manejando las velas, el resto eran muchachos negros, Esclavos». A bordo del *Eliza* en 1805, tres «muchachos trabajadores» llamados Tom, Peter y Jack no solo ayudaban a gobernar el barco, sino que hablaban con los demás cautivos y le informaban a la tripulación de lo que se enteraban.[417]

Las peleas

La violencia ocupaba un lugar central en el barco de esclavos. El barco artillado mismo era un instrumento de guerra y de construcción de imperios, y, por supuesto, casi todos los que se encontraban a bordo habían llegado allí gracias a la violencia de uno u otro tipo. Además, casi todo lo que ocurría en el barco tenía por detrás la violencia o la amenaza de su uso. Por tanto, no resulta sorprendente que los africanos llevados al barco esclavista en ocasiones pelearan entre sí, especialmente si se tiene en cuenta el miedo, la rabia y la frustración que todos deben haber sentido. Los motivos de conflicto entre los africanos eran sobre todo hijos de las circunstancias, de las brutales condiciones de su esclavización y encarcelamiento, sobre todo en la cubierta inferior, donde imperaban el calor, el hacinamiento y el hedor. Pero también podían advertirse causas culturales en las trifulcas que ocurrían en el barco.

Las horrorosas condiciones imperantes en la cubierta inferior ocasionaban un número infinito de peleas, sobre todo de noche, cuando los

prisioneros eran encerrados sin guardias. La mayoría estaban motivadas por los intentos de los cautivos de pasar entre los cuerpos amontonados para llegar a las tinas a hacer sus necesidades. Las peleas eran peores en el compartimento de los hombres, no solo porque estos eran más dados a pelear, sino porque llevaban esposas y grilletes, lo que les dificultaba más llegar a las tinas. En 1790, un miembro de la comisión de la Cámara de los Comunes encargada de investigar la trata le preguntó al doctor Alexander Falconbridge: «¿Ha conocido casos de disputas entre Esclavos encadenados en parejas?». La respuesta fue: «Son frecuentes, creo, en todos los barcos de Esclavos». Y era cierto. Entre los hombres que se encontraban bajo cubierta había «continuas peleas».[418]

Cualquier hombre que tuviera que hacer sus necesidades tenía que coordinar su desplazamiento con su compañero, que tal vez no quería que lo molestaran, y ya eso podía ocasionar una pelea. Si su compañero se mostraba dispuesto a ir con él, entonces dos personas intentaban abrirse paso entre una multitud de cuerpos, a la vez que lidiaban con el balanceo del barco. Inevitablemente, alguien pisaba a otro o caía sobre alguien, quien, «despertado súbitamente, se sentía agredido» y golpeaba al «transgresor accidental». Entonces otro le pegaba al primero para defender al que había sido golpeado. La escalada del enfrentamiento en medio de tal hacinamiento era rápida, y pronto el incidente se convertía en lo que el marinero William Butterworth denominaba «una batalla».[419]

No obstante, esas dificultades palidecen cuando se las compara con lo que ocurría cuando una enfermedad —sobre todo, la disentería o cualquier otro mal que produjera diarreas— se propagaba en la cubierta inferior. Los aquejados no siempre lograban llegar a tiempo a las tinas, y en algunos casos sencillamente estaban demasiado débiles para hacer el esfuerzo, especialmente si se hallaban a cierta distancia. Cuando los enfermos «daban de cuerpo» donde estaban acostados, se producían feroces disturbios. Eso, y en general la suciedad imperante en la cubierta inferior, era un tormento

especial para los habitantes de África Occidental, famosos por enorgullecerse de su limpieza personal. Por tanto, las peleas eran crónicas.[420]

Otro aspecto de las peleas era el cultural, y a ese respecto todos los capitanes enfrentaban un dilema. El capitán James Bowen observó que cuando se encadenaba juntos a «Hombres de diferentes Naciones», con frecuencia «reñían y peleaban». En vez de coordinar sus movimientos, uno de ellos «arrastraba al otro detrás de sí», lo que causaba un altercado. Algunos capitanes afirmaban que no hacían parejas con hombres de idiomas diferentes. Pero eso era peligroso. ¿Debía un capitán encadenar juntos a hombres de la misma nación y, por tanto, correr el riesgo de que cooperaran y, por ende, conspiraran, o, por el contrario, debía juntar a hombres de naciones diferentes y correr el riesgo de que se produjeran peleas, desórdenes y de que alguien resultara herido? Bowen optó por reducir las peleas, o al menos eso dijo, pero puede que otros capitanes hubieran optado por lo contrario.[421]

Los fantes y los chambas, ambos de la Costa del Oro, eran un caso que ilustraba la cuestión a fines del siglo XVIII. Los fantes, habitantes de la costa, habían sido importantes socios de los británicos en la trata, pero, aun así, algunos de los suyos terminaban como esclavos a bordo de los barcos cuando se los encontraba culpables de un delito. Los chambas (en ocasiones llamados erróneamente duncos), un pueblo más rural del interior, estaban convencidos de que terminaban en los barcos debido a las maquinaciones de los fantes, ladrones de personas: «[…] consideran a esas personas como las autoras de sus desgracias —escribió un capitán esclavista—, y como los principales instrumentos utilizados para sacarlos de su país». Cuando esos dos grupos se encontraban en un mismo barco, luchaban ferozmente. De hecho, cuando los fantes se sublevaban, como hacían con frecuencia, los chambas, «como para vengarse de ellos, siempre ayudaban a las tripulaciones a sofocar esos motines y a mantenerlos sometidos». En otras

palabras, los fantes eran enemigos de más envergadura que las tripulaciones europeas; si querían algo, los chambas querían lo contrario.[422]

En ocasiones, las peleas entre los esclavos causaban heridas graves, incapacidades, incluso la muerte. A la hora de las comidas, los esclavos a bordo del *Florida* en 1714 «eran muy dados a pelear y morderse unos a otros, y algunas de sus mordidas resultaban mortales». Algo similar debió ocurrir en el *Sandown*, ya que el capitán Samuel Gamble anotó en su diario de navegación el 14 de abril de 1794: «A las 6 PM el Doctor le Amputó a un Hombre un dedo que había empezado a molestarle, después de que lo mordiera otro Esclavo. a las 5 PM se Despidió de este Mundo, el N.º 10». Un capitán que comerciaba en Nuevo Calabar escribió sobre el carácter «cruel y sanguinario» de los esclavos que había comprado allí. Estaban «siempre riñendo, mordiéndose y peleando, algunas veces asfixiándose y asesinándose unos a otros, sin ninguna piedad, como sucedió con varios a bordo de nuestro barco». Algunos capitanes parecían pensar que lo que llevaban a bordo era una guerra caótica y terrible de todos contra todos.[423]

La mayoría de las peleas tenían lugar bajo cubierta, pero en ocasiones se desataban en la cubierta principal, cuando, por ejemplo, debido a un cruce del Atlántico muy dilatado o a la incapacidad de comprar suficientes provisiones en África, todos los que iban a bordo eran puestos a media ración. En esa situación, los hambrientos se peleaban por la comida, lo que les permitía a los capitanes jactarse de su humanismo al proteger a los cautivos débiles de los fuertes. También se sabía de esclavas que peleaban por las cuentas que se les daban para que confeccionaran adornos en cubierta durante el día. Los cautivos jóvenes a veces provocaban a los de más edad: «[…] no es inusual que los Niños Esclavos que son traídos a Bordo insulten a los Hombres, que, como están encadenados, no pueden perseguirlos y castigarlos por ello con facilidad».[424]

La muerte

La enfermedad y la muerte eran elementos centrales de la experiencia africana a bordo del barco esclavista. A pesar de los esfuerzos de comerciantes, capitanes y cirujanos, todos los cuales tenían un interés material directo en la salud y la sobrevivencia de sus cautivos, la enfermedad y la muerte plagaban los barcos de esclavos, aun cuando el porcentaje de muertes disminuyó a lo largo del siglo XVIII. Algunos cautivos llegaban a los barcos en mal estado de salud, debido a una nutrición inadecuada y a las duras y dañinas condiciones de su esclavización y su traslado a la costa. Los procedentes de la Costa del Oro parecen haber sido los más saludables y, por tanto, los que presentaban una mortalidad más baja a bordo de los barcos, mientras que los que venían de las Ensenadas de Biafra y Benín morían en un número significativamente mayor. Pero incluso viajes comparativamente favorables, en los que solo moría entre un 5 % y un 7 % de los esclavos, eran traumáticos en más de un sentido, porque la muerte en un barco, un lugar pequeño, atestado e íntimo, resultaba siempre sumamente visible y conmovedora. De cuando en cuando se declaraban epidemias incontrolables, catastróficas, razón por la cual a los barcos de esclavos se los llamaba «lazaretos marinos» y «ataúdes flotantes». Se ha señalado que el famoso diagrama del barco esclavista *Brooks* remedaba un gran féretro con cientos de cuerpos cuidadosamente colocados en su interior. Constantemente se oían salir de la cubierta inferior los agudos y espantosos gritos de *«Yarra! Yarra!»* (estamos enfermos) o *«Kickeraboo! Kickeraboo!»* (nos estamos muriendo).[425]

Todo el mundo concordaba en que «un barco enfermo» era un horror que superaba todo lo imaginable. Los infectados yacían sobre planchas de madera desnudas, sin ropa de cama, y la fricción causada por el balanceo del barco les arrancaba la piel de las caderas, los codos y los hombros. En ocasiones, un hombre se despertaba por la mañana bajo cubierta y se daba cuenta de que estaba encadenado a un cadáver. En la mayoría de los barcos no había espacio para un «hospital», e incluso de existir, la demanda pronto

podía exceder su capacidad. Louis Asa-Asa señaló que muchos de los enfermos de su barco no recibieron atención médica. Algunos no la querían, en cualquier caso. El capitán James Fraser escribió que los africanos sentían «una aversión natural a tomar medicinas», con lo cual quería decir medicinas occidentales. Probablemente la imagen más famosa de un barco lleno de enfermos sea la que brindó el doctor Alexander Falconbridge, quien escribió acerca de sus visitas a una cubierta inferior devastada por la disentería y las fiebres: «[…] la cubierta estaba tapizada de sangre y mucosidades, y se parecía más a un matadero que a ninguna otra cosa con la que pueda compararla, [y] el hedor y el aire fétido eran igualmente insoportables».[426]

Un conjunto de diarios de cirujanos confeccionados entre 1788 y 1797 (y presentados a la Cámara de los Lores) revelaba las causas de muerte fundamentales, cuya descripción tenía diversos grados de precisión o vaguedad, y eran también diversamente reveladoras. El mayor asesino era la disentería (bacilar y amebiana), a la que en la época se llamaba «cólico» o «cólico con sangre». La segunda causa de muerte era un listado genérico de «fiebres», que los médicos dividían en varios tipos: «nerviosa» o «delirante», «pleurítica», «intermitente», «inflamatoria», «pútrida» y «maligna». Entre esas fiebres estaban la malaria (el mortal *Plasmodium falciparum* y los debilitantes *P. vivax* y *P. ovale*) y la fiebre amarilla, aun cuando muchos habitantes de África Occidental eran parcialmente inmunes a esas enfermedades. Otras causas menos frecuentes de muerte eran el sarampión, la viruela y la gripe, aunque cualquiera de ellas podía devastar un barco en un momento dado.[427] A medida que avanzó el siglo XVIII se tuvo una comprensión más cabal de que el escorbuto era causado por una deficiencia de vitamina C, pero de cuando en cuando golpeaba con fuerza mortífera los barcos cuyos capitanes no se aprovisionaban, o no lograban aprovisionarse, de vegetales frescos y frutas cítricas. Otra causa de muerte era la deshidratación, siempre un peligro mortal en los trópicos, en la

infernal cubierta inferior de un barco con una provisión limitada de agua. Otras causas de muerte más ocasionales eran la depresión («melancolía continuada»), la infección («mortificación»), los derrames cerebrales («apoplejía»), los ataques cardíacos («deterioro de las funciones musculares del Corazón») y, en menor medida, los parásitos («lombrices») y las enfermedades de la piel (pian). En los diarios aparecían causas menos precisas como «inflamación», «convulsiones» y «delirio». Por último, las causas sociales (y no médicas) de muerte incluían «enfurruñamiento», «saltó por la borda», «se asfixió él mismo» e «insurrección». La mayoría de los barcos experimentaba varios de estos males, y unos pocos combinaban los más mortíferos. En 1784, el *Comte du Nord* sufrió una combinación letal de disentería, sarampión y escorbuto que durante un período de tiempo mató a entre 6 y 7 cautivos al día, hasta alcanzar un total de 136 muertes. La última palabra sobre las causas de muerte no es de un médico, sino del abolicionista J. Philmore. Algunos, señaló, morían porque «se les destrozaba el corazón».[428]

No hay manera de saber con precisión el significado que les daban los africanos a esas muertes catastróficas infinitamente repetidas, y al hecho de que se lanzaran sin más los cuerpos por la borda, a menudo a los tiburones que esperaban en el agua. Pero quizás podamos entender algo de su magnitud cultural si advertimos que muchos pueblos de las sociedades de África Occidental creían que la enfermedad y la muerte eran obra de espíritus malignos. Un observador que conocía bien la Costa de Barlovento señaló que allí siempre se consideraba que la muerte era obra de «un enemigo malintencionado». Nicholas Owen, quien vivió durante varios años en Sierra Leona, creía que los africanos de esa región «siempre piensan que la enfermedad es obra de una bruja o un demonio». No resulta difícil imaginar quién era el enemigo malintencionado a bordo del barco esclavista, pero las conclusiones que pueden sacarse de esa identificación siguen siendo elusivas. A lo anterior hay que añadir la violación de casi

todos los preceptos culturales de África Occidental acerca de los ritos que acompañan a la muerte: cómo enterrar a una persona, con qué tipo de accesorios, y cómo enviar el espíritu al otro mundo. No es que las distintas etnias africanas hubieran estado necesariamente de acuerdo sobre esos temas; lo que importa es que su esclavización y encarcelamiento impedían el duelo y el cierre acostumbrados. Aun cuando el médico de a bordo hacía todo lo posible para mantener vivos a los esclavos, no hay duda de que la enfermedad y la muerte eran un elemento central de la experiencia de terror del barco esclavista.[429]

La construcción de Babel

África Occidental es una de las zonas de más riqueza lingüística del mundo, y se sabe desde hace largo tiempo que los individuos que llegaban a los barcos de esclavos traían consigo decenas de idiomas. Los comerciantes de esclavos europeos y norteamericanos eran conscientes de ese hecho, y lo consideraban una ventaja. Richard Simson lo expresó con claridad en su diario de navegación a fines del siglo XVII: «El medio del que se valen quienes comercian en Guinea para mantener tranquilos a los negros es escogerlos de distintas partes del País, de distintos Idiomas; de modo que no puedan actuar de consuno, dado que están imposibilitados de Consultar unos con otros, y esto no pueden hacerlo, porque no se entienden unos con otros». El supervisor de la Royal African Company William Smith expresó la misma idea. Los idiomas de la región de Senegambia eran «tantos y tan diferentes —escribió— que los Nativos, a ambos Lados del Río, no se entienden unos con otros». Si se llevan algunos «de cada Clase a bordo [del barco esclavista], no habrá más Probabilidades de que triunfen en un Complot que de completar la Torre de *Babel*». Esto, señaló, «no es pequeña Ventaja para los europeos». Por el contrario, los comerciantes se preocupaban por las posibilidades de cooperación y rebelión cuando

llevaban a bordo a demasiadas personas «de un mismo Pueblo e Idioma». [430]

Es cierto que en todo barco de esclavos había varias culturas e idiomas africanos y que hacerse entender era un problema para los esclavos. El capitán William Snelgrave estaba convencido de que los cautivos de la Costa de Barlovento que estaban a bordo del *Elizabeth* no habían participado en una insurrección porque «no entendían ni una palabra» del idioma de los habitantes de la Costa del Oro que la habían organizado. El caso extremo de imposibilidad de hacerse entender se producía cuando aparecía en el barco alguien cuya lengua nadie entendía. Ocurría en raras ocasiones, pero cuando lo hacía, las consecuencias podían ser trágicas, como explicara el doctor Ecroyde Claxton: «[…] había un hombre que hablaba un idioma desconocido para todos ellos, lo que hacía que su situación fuera verdaderamente lamentable, y lo hacía parecer siempre muy abatido —esto creo que le produjo un estado de locura—».[431]

No obstante, los estudios recientes han comenzado a insistir en el multilingüismo y la capacidad de entenderse entre sí de los habitantes de África Occidental, al menos en el marco de ciertas regiones culturales amplias, y a sugerir que las divisiones lingüísticas a bordo de los barcos esclavistas eran menos extremas de lo que se pensaba. Parece ahora que, con el tiempo, el proceso de la trata había dado lugar a la creación de medios de comunicación a grandes distancias, en especial a lo largo de la costa de África Occidental y de sus abundantes ríos y sistemas hidrográficos que penetraban profundamente hacia el interior del continente. Especial importancia tenían en la comunicación interafricana lo que un observador llamó «las lenguas marítimas».[432]

Algunas de ellas eran *pidgins* creadas para permitir el comercio entre hablantes de distintos idiomas. En África Occidental, las *pidgins* cuyas bases eran el inglés y el portugués eran las de uso más frecuente. Otras eran las que empleaban como base idiomas africanos, como el mandinga, el

fante y el igbo, utilizados con el mismo propósito. Según el capitán James Rigby, todos los pueblos costeros que vivían y trabajaban entre el cabo Monte y el cabo Palmas en la Costa de Barlovento, una distancia de unos cuatrocientos kilómetros, se entendían entre sí. Thomas Thompson, un misionero que vivía en la Costa del Oro, señaló la existencia de zonas lingüísticas pequeñas, «de las dimensiones de una parroquia», pero también la de lenguas marineras que conectaban a las personas a grandes distancias, por ejemplo, los quinientos kilómetros que separaban al cabo Apolonia del río Volta. En la década de 1790, los habitantes de Sierra Leona hablaban una «lengua franca», pero también «inglés, francés, holandés o portugués con tolerable fluidez». El capitán William McIntosh descubrió en la década de 1770 que los esclavos que había comprado en Galam, procedentes del interior de Senegal, «entendían perfectamente el idioma de los esclavos que compré en la Costa del Oro». Ambos grupos parecen haber procedido de una distancia tan larga tierra adentro que tenían idiomas mutuamente inteligibles.[433]

Los africanos también se comunicaban entre sí gracias al inglés aprendido a bordo del barco, sobre todo hablando con los marineros, tanto de cuestiones cotidianas como de los aspectos técnicos de la marinería. Esto último habría sido esencial para los muchachos que trabajaban codo a codo con los marineros. Pero aprender inglés podía ser un asunto de la mayor importancia para casi todos. Cuando un cautivo llamado Cape Mount Jack, de la Costa de Barlovento, fue obligado a subir a bordo del *Emilia* en 1784, «hablaba muy poco inglés», pero con el tiempo «aprendió más» y lo empleó para contar la historia de su secuestro. Esta era otra lengua marítima, que sería cada vez más importante para aquellos cuyo destino eran las colonias de habla inglesa.[434]

La diversidad de idiomas formales que se hablaban a bordo del barco no agotaba las posibilidades de comunicación; lejos de ello. Los marineros William Butterworth y Samuel Robinson rememoraban haber hablado con

los cautivos mediante «señas y gestos» y, por supuesto, los africanos se hablaban entre sí de la misma manera. Y además, en cada barco había variadas e importantes formas de cultura expresiva: cantos y bailes (los elegidos por los cautivos, no los impuestos), toques de tambores (todo el barco, dado que era de madera, constituía un vasto instrumento de percusión) y narraciones orales. Varios observadores hablaron de la «maravillosa» y «sorprendente» memoria de los africanos, lo que era, por supuesto, una referencia a la tradición oral y a la narración de historias por parte de las mujeres, «semejantes a las fábulas de Esopo», quien, por cierto, también era africano. Otra forma de cultura expresiva era el teatro, que podía representarse con significados sociales comprehensivos y tal vez terapéuticos, en la cubierta principal del barco esclavista, como si se tratara de un escenario. El doctor Thomas Trotter apuntó que «algunos muchachos de mi barco», el tristemente célebre *Brooks*, en un viaje realizado en 1783-1784, «se entretenían con una especie de juego que llamaban Captura de Esclavos o Pelea en el Monte». En el mismo representaban el trauma de su captura y de sus familiares por grupos de merodeadores. Trotter continuaba: «Los he visto realizar todas las maniobras, como abalanzarse, atacar y retirarse, y todos los gestos que se utilizan en las peleas en el monte». Cuando Trotter inquirió sobre la representación entre las esclavas del barco, «solo me respondieron con violentos accesos de dolor». El drama de la desposesión y la esclavización era así representado, discutido, lamentado y confiado a la memoria a bordo del barco.[435]

La comunicación bajo cubierta

La mejor descripción acerca de cómo funcionaba la comunicación entre los esclavos bajo cubierta fue escrita por el marinero William Butterworth como parte de un testimonio sobre su viaje en el *Hudibras* de Liverpool a Viejo Calabar, y de allí a Barbados y Granada en 1786-1787. El capitán Jenkin Evans compró inicialmente a ciento cincuenta personas, que

provenían, apuntó Butterworth, de «catorce tribus o naciones distintas». No está claro cuántos grupos culturales estaban representados en la cifra final de trescientos sesenta individuos con la que comenzaron el cruce del Atlántico, pero sí que el grupo dominante era el igbo, como era casi siempre el caso en los barcos que comerciaban en la Ensenada de Biafra en esa época.[436]

Butterworth demostró cómo se comunicaban quienes estaban en distintos compartimentos bajo cubierta. Tras una insurrección fracasada en la que los esclavos varones se habían sublevado «para masacrar a la tripulación y tomar posesión de la embarcación», pero en la que no recibieron el apoyo de las mujeres, se oían en todo el barco indignados gritos de recriminación. Encerrados bajo cubierta en la parte anterior del barco con guardias armados que pasaban de un lado a otro sobre sus cabezas por los enjaretados de la cubierta principal, los hombres les gritaban a las mujeres que eran cobardes y traidoras «por no ayudarlos a recobrar la libertad». Las mujeres clamaban en respuesta que «creían que el complot se había descubierto y el plan se había frustrado». Antes, interrogadas por el capitán, las mujeres habían negado todo conocimiento del complot, pero la conversación en medio de la noche parecía indicar lo contrario. La tripulación oyó el enconado intercambio desde la cubierta. Algunos deben haber entendido lo que oían, incluido probablemente el capitán Evans, que había realizado al menos dos viajes previos a la Ensenada de Biafra. Cualquier dificultad para entender habría sido superada por un muchacho africano llamado Bristol, que hablaba todos los idiomas de la región y hacía de intérprete del barco.

Sin que los disuadiera lo que el capitán y la tripulación podían o no saber, algunos de los hombres comenzaron a organizar una segunda insurrección, de nuevo con ayuda de las mujeres, que parecían decididas a hacer un mejor papel en esta ocasión. El intercambio se realizaba «por medio de los niños; lo que evitaba tener que gritar de un extremo al otro del barco». Los niños

corrían de un lugar a otro entre los mamparos que cerraban los compartimentos, les susurraban a las mujeres los mensajes de los hombres y viceversa. Ocasionalmente, alguien rompía la consigna del secreto y hablaba en voz alta, sobre todo una mujer fuerte a quien llamaban «la contramaestre Bess», y que era, a ojos de Butterworth, «una amazona en todo el sentido de la palabra». Había sido designada «superintendente de las mujeres de su país» y el capitán Evans le había dado un atuendo de marinero. El plan de los rebeldes consistía ahora en derribar los mamparos y abrirse paso hasta la cubierta principal, momento en el cual Bess y las demás mujeres se armarían con los utensilios del cocinero —tenedores, cuchillos, un hacha— y encabezarían el levantamiento. El complot abortó antes de llegar a los hechos, gracias a la ayuda de Bristol. Los cabecillas varones fueron azotados, mientras que la contramaestre Bess y otras cuatro mujeres fueron envueltas en una vela mojada y tiradas sobre cubierta para que «se les pasara la calentura».

Butterworth apuntó otros importantes medios de comunicación, especialmente entre las mujeres, de cuya vigilancia estaba encargado y a quienes observó atentamente. Advirtió que una mujer anónima era «universalmente estimada» por las cautivas, especialmente por sus «paisanas». Era «un oráculo literario»: una «oradora» y una «compositora de canciones». Uno de sus propósitos fundamentales consistía en «hacer más llevaderas las horas de sus hermanas de exilio». Sus orígenes culturales nos son desconocidos, aunque parece ser que no era igbo, dado que Butterworth no la entendía. No obstante, tenía un éxito extraordinario con su público multiétnico, y su muerte prematura causó prolongadas y resonantes expresiones de dolor entre sus compañeras. Cuando esa mujer hablaba o cantaba, las esclavas del *Hudibras* se agrupaban en círculos a su alrededor en el alcázar, «las más jóvenes formaban el círculo interior, y así varios, y las de más edad siempre quedaban en el más externo». La cantante se situaba, o más bien se arrodillaba, en el centro de esos círculos y

entonaba «aires lentos, de naturaleza patética» que sin duda reflejaban las penas de la desposesión y la esclavización. A juzgar por el tono, el ánimo y las emociones que observaba, Butterworth suponía que «quizás hablaban de amigos distantes, y de hogares que ya no existían». La mujer también pronunciaba discursos, algunos de los cuales Butterworth opinaba que eran recitaciones, quizás poemas épicos. Esas piezas oratorias «estimulaban las pasiones; provocaban alegría o dolor, placer o pena, según el gusto o la inclinación», dependiendo del contenido y las circunstancias. Las mujeres y niñas que rodeaban a la mujer participaban activamente en el evento, a la manera tradicional africana de llamado y respuesta. Se unían en «una especie de coro al final de determinadas oraciones». Era una ocasión profundamente comunitaria y «la recorría un aire de solemnidad». Su efecto, incluso sobre el joven inglés que no entendía lo que se decía, era conmovedor: para su sorpresa «derramé lágrimas de involuntaria compasión». Consideraba que esas reuniones de las mujeres eran «melancólicas» y que incitaban a la reflexión.

Butterworth también mostró cómo podía transmitirse la información rápida y explosivamente de un punto de la cubierta inferior a todo el barco. Sucedió que el doctor Dickinson, el cirujano, le comentó a una esclava (quizás en broma) que después de hacer una parada en Barbados aún tenían ante sí un viaje de dos meses o más, y eso después de un terrible cruce del Atlántico que se había prolongado durante ocho semanas. La mujer se puso furiosa al saber que las agonías de los esclavos en el mar no terminarían, y les transmitió las noticias y su indignación a las demás mujeres con las que estaba encerrada bajo cubierta. De repente, escribió Butterworth, «como un rastro de pólvora encendido en una punta, corrió por el compartimento de los niños hasta el de los hombres el gran polvorín del descontento sofocado». Butterworth oyó «los estruendosos murmullos que subían de abajo» y temió «una terrible explosión». Lo mismo le sucedió al capitán Evans, quien convocó de inmediato al doctor Dickinson y a algunos

esclavos y esclavas a una reunión pública muy visible. El capitán les explicó a los congregados (y de hecho a todo el barco) que lo que había dicho el doctor era falso, ya que pronto llegarían a Granada. Le dio una reprimenda al cirujano y lo obligó a disculparse públicamente, todo para mantener el orden social tras las airadas murmuraciones.

El canto

Como dejó claro Butterworth, uno de los sonidos recurrentes del barco de esclavos era el del canto. En ocasiones los marineros tocaban sus instrumentos y cantaban, pero más comúnmente, día y noche, quienes cantaban eran los africanos. En ocasiones lo hacían por la fuerza, pero en otras cantaban «por su propia voluntad». Parece ser que todos participaban. «Los hombres cantan las Canciones de su País», de sus culturas nativas y acerca de ellas, explicaba un excapitán esclavista, «y los Niños bailan para entretenerlos». Pero, según todos los testimonios, la parte fundamental del canto a bordo del barco esclavista, incluido el de Butterworth, estaba a cargo de las mujeres.[437]

El canto era un medio esencial de comunicación entre personas que se suponía que no debían comunicarse. La barricada, que cortaba en dos la cubierta principal, podía separar a los hombres de las mujeres, incluso impedir que se vieran, pero no podía bloquear el sonido ni evitar que se oyeran o conversaran. Un oficial llamado Janverin que realizó cuatro viajes a África a fines de la década de 1760 e inicios de la de 1770, explicó en una entrevista: «Cantan con frecuencia, y los hombres y las mujeres se responden entre sí, pero no sabría decir cuál es el contenido de sus canciones».[438]

Por supuesto, de eso se trataba: cantar en idiomas africanos permitía a los cautivos sostener un tipo de comunicación que muchos de los capitanes y tripulantes europeos no entendían. Cantar era también una manera de encontrar a los parientes, los habitantes de la aldea y los paisanos, y de

identificar qué grupos culturales viajaban en el barco. Era una manera de comunicar información importante sobre las condiciones, el trato, la resistencia, los acontecimientos, el destino del viaje. Cantar era un medio de crear una base común de conocimientos y de forjar una identidad colectiva.

No obstante, algunos miembros de la tripulación conocían los idiomas en que se cantaba, o buscaban a alguien que les tradujera el significado general o específico de las letras. Ejemplos de ello fueron dos cirujanos marítimos que realizaron viajes a fines de la década de 1780, uno a Gabón y el otro a Bonny. Describieron las sesiones obligatorias de canto, que podían variar mucho en tono y mensaje. Al son de tambores africanos y del restallar del gato de nueve colas cerca de sus cuerpos, a los esclavos se les obligaba a cantar letras específicas: *«Messe, Messe, Mackaride»*, o sea, «Buena Vida o buena Comida con los blancos». A los esclavos, explicaba sarcásticamente uno de los médicos, se les exigía que «nos alabaran por permitirles vivir tan bien». En el otro navío, los esclavos no entonaban cantos de alabanza, sino de protesta: *«Madda! Madda! Yiera! Yiera! Bemini! Bemini! Madda! Aufera!»*. Esa letra significaba que «todos estaban enfermos, y que con el tiempo ya no estarían». Ese cirujano añadía que «también entonaban canciones que expresaban su temor a ser azotados, o su falta de alimentos, especialmente la carencia de sus comidas nativas, y que nunca volverían a su país».[439]

Pero no todas las canciones eran de protesta, ya que el canto podía cumplir diversas funciones. Los esclavos a bordo del *Anne*, anclado frente a Viejo Calabar en 1713, entonaron una canción de alabanza al capitán William Snelgrave cuando salvó al hijo de una de las mujeres del barco que iba a ser sacrificado por un rey africano de la localidad. Los esclavos del *Hudibras* entonaron «cantos de júbilo» después de que sus «murmuraciones» de inquietud obligaran al capitán a disculparse y a aclararles la duración y el destino de su viaje. Parece ser que el canto se prolongó toda la noche, y que en él expresaban esperanzas acerca de su vida

en «el país de Makarahrah». El vicealmirante Richard Edwards, de la Marina Real, apuntó algo similar: en los barcos esclavistas que llegaban a los puertos antillanos «los negros por lo general se veían alegres y cantaban… Tanto que se sabía de la Llegada de un Barco Negrero por los Bailes y los Cantos de los negros a Bordo». El vicealmirante no mencionó las razones del júbilo de los cautivos.[440]

Las canciones alegres parecen haber sido la excepción. Lo más común bajo cubierta, por las noches, cuando los cautivos —sobre todo, las mujeres — estaban solos, era que entonaran «lamentos», o así los llamó un observador tras otro. Eran canciones tristes, luctuosas, acerca de sus pérdidas —la desposesión, la esclavización, la alienación—, a menudo acompañadas por lágrimas colectivas. «Algunas de las mujeres cantaban con mucha dulzura, y en tono de queja, cuando estaban solas», rememoraba John Riland. Cantaban acerca de cómo las arrebataron del seno de sus familias, sus amigos, sus paisanos; sus canciones eran «lamentos melancólicos por el exilio de su tierra natal». Thomas Clarkson escribió sobre el canto de unas mujeres que enloquecieron lentamente amarradas a un mástil en la cubierta de un barco esclavista: «En las canciones evocan a sus Familiares y Amigos perdidos y le dicen adiós a su País, hablan de la Exuberancia de su suelo natal, y de los Días felices que pasaron allí. En otros Momentos ni cantan ni hablan, sino que permanecen melancólicas y deprimidas, y expresan su Dolor con repetidos Torrentes de Lágrimas. En otros Momentos bailan, chillan, se ponen furiosas. Esas son las espantosas escenas que uno se ve obligado a contemplar en las sombrías Cavernas de un Barco de Esclavos».[441]

Un aspecto de esas canciones era la rememoración activa de la historia, a la manera de los *griots*. El marinero David Henderson oyó canciones acerca de «la Historia de sus Sufrimientos y lo Miserable de su Situación». El doctor James Arnold también oyó a las mujeres cantar «la Historia de sus Vidas, y su separación de sus Amigos y su País». Comentó, además, que el

capitán Joseph Williams entendía perfectamente esas canciones de resistencia y las encontraba «muy desagradables». Hacía que azotaran a las mujeres «de Manera terrible» por atreverse a recordar mediante el canto; a menudo sus heridas demoraban dos o tres semanas en sanar. La lucha por la memoria que llevaban a cabo esas mujeres constituía un esfuerzo para preservar su identidad histórica en una situación de completo trastorno social. Era un elemento central de una creciente cultura de oposición activa desplegada a bordo del barco.[442]

La resistencia: negarse a comer

Si bien las experiencias comunes de expropiación y esclavización, incluida la violenta y densamente comunal regimentación del barco de esclavos, originaba un potencial de creación de comunidad entre los prisioneros africanos; y aunque algunas prácticas sociales —el trabajo, la comunicación y el canto— ayudaban a llevarla a la práctica, nada era más importante para el proyecto colectivo de crear una identidad grupal que la resistencia. Ella era, en sí misma, un nuevo idioma, el idioma de la acción, que se empleaba cada vez que alguien se negaba a ingerir alimentos, saltaba por la borda o participaba en una insurrección. Era un idioma universal que todos entendían, con independencia del origen cultural de cada quien, aun si optaban por no hablarlo activamente. Toda acción de resistencia, grande o pequeña, constituía un rechazo a la esclavización y a la muerte social, ya que abrazaba la creatividad y un futuro diferente. Cada rechazo unía a la gente, de maneras cada vez más profundas, en una lucha común.[443]

En más de un sentido, la trata atlántica fue una huelga de hambre de cuatrocientos años de duración. Desde el inicio del comercio humano a través del mar, a principios del siglo XV, hasta su terminación, a fines del siglo XIX, hubo africanos esclavizados que se negaban a ingerir la comida que se les proporcionaba. Algunos de los esclavos que subían a bordo eran presa de una «melancolía continuada», una depresión que les impedía

responder a nada de lo que decían o exigían sus captores, incluidas las instrucciones de que comieran. Otros enfermaban y eran incapaces de alimentarse, incluso de haberlo querido. Y aun para algunos de los deprimidos y los enfermos, y para un grupo mucho mayor que no era ni una cosa ni la otra, el rechazo a ingerir alimentos era una opción consciente que cumplía importantes propósitos para los esclavizados. Como el encargo fundamental que recibía el capitán del comerciante era trasladar tantos cuerpos de africanos vivos y saludables como fuera posible hasta un puerto del Nuevo Mundo, todo el que se negaba a comer, fuera por la razón que fuese, ponía en peligro las ganancias y subvertía la autoridad. Negarse a comer era, por tanto, en primerísimo lugar, un acto de resistencia que inspiraba otros actos de resistencia. Segundo, era una táctica negociadora. Los maltratos podían provocar una huelga de hambre. Tercero, contribuía a crear una cultura de resistencia en el barco, un «nosotros» contra un «ellos». Uno de los mensajes de la huelga de hambre era el siguiente: no seremos una propiedad; no seremos fuerza de trabajo; no dejaremos que nos coman vivos.

En el *Liberty* de John Riland, en 1801, varios de los esclavos se negaron a comer. El oficial de guardia primero juró que los tiraría por la borda si no comían; después los amenazó con el gato, lo que pareció funcionar, o al menos eso pensó: «Entonces los esclavos hicieron como que comían, y se echaron un poco de arroz en la boca; pero cada vez que el oficial les volvía la espalda lo escupían al mar». El marinero James Morley también vio a esclavos que fingían comer, y que mantenían la comida en la boca «casi hasta ahogarse». Los oficiales los maldecían «por ser p… negras ariscas». Intentaban obligarlos a comer usando el gato, el aplastapulgares, una espátula o un palo (para abrirles la boca), o un *speculum oris* o una «corneta» para forzar que la comida bajara por las gargantas obstinadas.[444]

Todo el que se resistía a comer les planteaba un desafío directo a los poderes del capitán, dado que el ejemplo podía cundir, con resultados

desastrosos. El marinero Isaac Parker lo dejó escalofriantemente claro al declarar ante la comisión de la Cámara de los Comunes que investigaba la trata en 1791. A bordo del *Black Joke* en 1765, un niño pequeño cuya madre también estaba en el barco «cayó en la morriña y no quería comer»: rechazaba tanto el seno de su madre como el alimento usual, consistente en arroz con aceite de palma. El capitán Thomas Marshall azotó al niño con el gato mientras los esclavos varones contemplaban la escena por las rendijas de la barricada: dejaron oír «un gran murmullo» de protesta. El niño siguió negándose a comer, y día tras día el capitán blandía el gato, pero, además, le amarró al cuello con un cordel un tronco de mango de unas dieciocho o veinte pulgadas de largo y doce o trece libras de peso. «La última vez que tomó al niño y lo azotó —explicó Parker—, lo dejó caer de sus manos» sobre cubierta diciendo: «Maldito seas […] te haré comer o morirás a mis manos». Menos de una hora después el niño murió. En un acto final de crueldad, el capitán le ordenó a la madre del niño que lanzara el cuerpecito por la borda. Cuando se negó, la golpeó. Finalmente, la mujer cumplió la orden, y después: «Parecía lamentarlo mucho y lloró durante varias horas». A bordo del *Black Joke* no se toleraba ni siquiera al más pequeño de los rebeldes, un niño de nueve meses que se negaba a comer.[445]

Lo que temían los capitanes como Marshall, el contagio de la resistencia, quedó ilustrado por el caso que juzgó el Alto Tribunal del Almirantazgo en 1730. James Kettle, capitán del *City of London* (propiedad de la South Sea Company), acusó al marinero Edward Fentiman de ser demasiado violento en su trato a los esclavos. Había azotado a una esclava anónima, después de lo cual todos los demás —y había 377 esclavos a bordo— se negaron a comer. Ello, a su vez, le ganó a Fentiman unos azotes de Kettle, quien le explicó al tribunal que lo que había sucedido formaba parte de un problema mayor: está en «la naturaleza y el carácter de los negros y con mucha frecuencia ocurre a bordo de los Barcos Mercantes que cuando uno de ellos es golpeado o resulta víctima de un abuso todo el Grupo que está a Bordo se

siente resentido y se ponen Hoscos y se niegan a comer y de ahí que muchos de ellos languidezcan y mueran».[446]

El doctor T. Aubrey reforzó el planteamiento del capitán Kettle y lo llevó a un nivel mayor de generalización. En su vademécum dirigido a los cirujanos de barcos negreros, explicó que el maltrato violento a los esclavos a menudo conducía a que se negaran a comer. Una vez que lo hacían, «pierden el Apetito y a veces caen enfermos, en parte por el ayuno y en parte por el Dolor de verse así tratados». Y lo que era aún más revelador: una vez que se empeñaban en resistir, «todo el Arte del Cirujano será inútil para mantenerlos con vida; no comerán nada, ni por las buenas ni por las malas, porque prefieren morir a ser maltratados». Se refería, por supuesto, a los diversos medios violentos que se empleaban para obligar a las personas a comer. En su opinión, les opondrían resistencia, y al final resultarían inútiles contra la decisión de no ingerir alimentos. Como Kettle, Aubrey dejaba en claro que la huelga de hambre era una táctica en la lucha que se libraba a bordo de todo barco de esclavos.[447]

La huelga de hambre a bordo del *Loyal George*, según rememoraba Silas Told, condujo directamente a una insurrección y, una vez fracasada esta última, a un suicidio en masa. El proceso de resistencia también funcionaba al revés, dado que las insurrecciones fracasadas a menudo daban lugar a huelgas de hambre. Tras la sublevación de los cautivos a bordo del *Ferrers Galley* en 1721, «casi ochenta» fueron muertos o murieron ahogados. La mayoría de los sobrevivientes, escribió el capitán William Snelgrave, «se pusieron tan huraños que varios de ellos murieron de hambre, porque se negaron obstinadamente a ingerir todo Alimento». Tras un levantamiento ocurrido en 1781 en el río Bonny, en un barco cuyo nombre se desconoce, tres de los líderes heridos «tomaron la decisión de dejarse morir de hambre». Se los amenazó y después se los azotó, pero «ningún terror resultó efectivo, porque nunca probaron alimento después de su decisión, y murieron a consecuencia de ello». Lo mismo sucedió a bordo del *Wasp* en

1783, tras dos insurrecciones. Después de la primera, en la que las cautivas se hicieron con el capitán y trataron de lanzarlo por la borda, doce murieron de sus heridas y de su negativa a comer. Después de la segunda, de dimensiones aún mayores, cincuenta y cinco africanos murieron de «contusiones, tragar agua salada, disgusto por el fracaso y abstinencia».[448]

Saltar por la borda

Una forma de resistencia tal vez más dramática que la muerte por hambre lo constituía saltar por la borda. Algunos saltaban con la esperanza de escapar si estaban en un puerto africano, mientras que otros optaban por ahogarse como medio para terminar con la vida de un cuerpo destinado a trabajar como esclavo en las plantaciones del Nuevo Mundo. Ese tipo de resistencia era ampliamente practicado y temido por los organizadores de la trata. Los comerciantes alertaban a los capitanes sobre él en sus instrucciones formales e informales. Los capitanes, a su vez, se aseguraban de que sus barcos estuvieran rodeados de redes. Además, encadenaban a los cautivos varones a unas anillas cada vez que subían a cubierta, y se aseguraba de que siempre hubiera guardias de vigilancia. Cuando los esclavos se las ingeniaban para saltar por la borda, los capitanes enviaban con urgencia partidas de rescate en botes para capturarlos y llevarlos de regreso a bordo.

Las africanas gozaban de más libertad de movimientos que los hombres, de modo que desempeñaban un papel prominente en ese tipo de resistencia. En 1714, cuatro mujeres, una de ellas «en avanzado estado de gestación», saltaron por la borda cuando el *Florida* zarpaba de Viejo Calabar. Como señaló un hombre que iba en el barco, «nos mostraron cuán bien sabían nadar y se nos escaparon». La tripulación fue inmediatamente tras ellas, pero solo capturó a la embarazada, que «no pudo arreglárselas tan bien como las demás». En Anomabu (Costa del Oro) en 1732, el capitán James Hogg descubrió en medio de la noche que seis mujeres habían saltado por la borda, y después estaba seguro de que solo los rápidos esfuerzos de la

tripulación habían impedido que el resto las siguiera. Esas fugas eran peligrosas, incluso para los nadadores expertos, como eran muchos de los esclavos de las regiones costeras. Todos los capturados en el agua —la mayoría de quienes saltaban por la borda— podían esperar un severo castigo, en algunos casos la muerte (como disuasivo para los demás), una vez que regresaban al barco. Incluso si los fugitivos llegaban a la orilla, había muchas posibilidades de que sus captores africanos se hicieran con ellos y los devolvieran al barco esclavista. Finalmente, muchas de las aguas cercanas a la orilla hacia donde la gente saltaba estaban infestadas de tiburones. El capitán Hugh Crow recordaba a dos mujeres igbos que saltaron por el costado de uno de sus navíos, solo para ser inmediatamente destrozadas por tiburones.[449]

Algunos cautivos saltaban espontáneamente, como respuesta a un suceso específico, y no como un riesgo calculado para alcanzar la libertad. En 1786, un grupo de seis esclavos «furiosos o aterrorizados» al ver el cadáver de uno sus paisanos muertos abierto por el médico del barco para realizar estudios anatómicos, «se lanzó al mar y todos se ahogaron al instante». Un par de años antes, unos cuarenta o cincuenta se lanzaron al mar en Jamaica durante una rebatiña, una manera deliberadamente aterrorizadora de vender esclavos sobre cubierta. Un centenar de hombres saltó del *Prince of Orange* después de ser liberados de sus cadenas cuando el barco atracó en St. Kitts, en 1737. Treinta y tres se negaron a recibir la ayuda de los marineros y se ahogaron. Estaban «resueltos a morir, y se hundieron de inmediato». La causa de la acción masiva, según el capitán Japhet Bird, fue que uno de sus paisanos subió a bordo y les dijo «en broma» que serían cegados y devorados por los blancos.[450]

Uno de los aspectos más reveladores de esas fugas suicidas era el júbilo que expresaban las personas una vez que llegaban al agua. El marinero Isaac Wilson recordaba a un cautivo que saltó al mar y «se hundió como regocijándose de haber escapado». Otro africano, que sabía que se habían

quitado las redes para vaciar las tinas para las necesidades de la cubierta inferior, se zafó de un grupo de marineros y «se tiró como una flecha por la claraboya». Cuando los marineros fueron en su busca, y casi lo alcanzan, el hombre se sumergió y volvió a salir a la superficie a cierta distancia, eludiendo así a sus captores. Todo el tiempo, rememoraba el cirujano del barco, «hacía señales que me resulta imposible describir con palabras, que expresaban su alegría por haber escapado de nosotros». Finalmente volvió a hundirse «y no lo volvimos a ver». Tras sofocar una sangrienta insurrección a bordo del *Nassau* en 1742, el capitán ordenó que subieran a cubierta a los esclavos lesionados: todos aquellos cuyas heridas hacían dudosa la recuperación debían «saltar al mar», lo que hicieron muchos, y fueron a su muerte con «aparente alegría», según el grumete del viaje. Lo mismo ocurrió a bordo del tristemente célebre *Zong*. El capitán Luke Collingwood ordenó que se lanzara por la borda a ciento veintidós cautivos enfermos, y otros diez saltaron por su propia voluntad.[451]

Las huelgas de hambre y los saltos por la borda no eran los únicos métodos de autodestrucción. Algunos enfermos se negaban a tomar medicinas, porque «quieren morir». A bordo del *Elizabeth* en 1788-1789, dos mujeres se las ingeniaron para estrangularse. Otros se daban un tajo en el cuello con instrumentos de bordes duros, objetos filosos o sus uñas. Un marinero de apellido Thompson señaló que «he sabido de esclavos [encerrados bajo cubierta] que se trasladan todos unánimemente a sotavento en una tormenta, con el propósito de volcar el barco, porque prefieren ahogarse que continuar en su situación o ser esclavos en un país extranjero».[452]

Los suicidios en masa menos comunes, aunque más espectaculares, eran los que se producían haciendo explotar el barco. En enero de 1773, los esclavos que se encontraban bajo cubierta en el *New Britannia*, haciendo uso de algunas herramientas que les habían pasado los niños, que gozaban de mayor movilidad, perforaron los mamparos y se abrieron paso hasta el

almacén de armas, donde se hicieron con armamento que emplearon para combatir con la tripulación durante más de una hora, con un número significativo de bajas de ambas partes. Cuando se percataron de que su derrota a manos de la tripulación era inevitable, «prendieron fuego a la santabárbara e hicieron explotar el barco», matando a casi todos los que se encontraban a bordo, unas trescientas personas. Cuando el capitán James Charles se enteró en octubre de 1785 de que unos cautivos de Gambia habían capturado un barco holandés (y matado al capitán y a la tripulación), decidió perseguir la embarcación, entre otras cosas porque si derrotaba a los insurgentes, estos pasarían a ser de su propiedad. Tras tres horas de persecución y un combate de resultado impreciso, una partida de miembros de su tripulación se ofreció voluntariamente para abordar la embarcación de los libertos que era atacada. Diez hombres y un oficial subieron a bordo, y tras un fuerte enfrentamiento en cubierta, «empujaron a los esclavos amotinados a la bodega». Mientras proseguía la batalla, alguien aparentemente hizo volar la embarcación «con una terrible explosión, y todos los que estaban a bordo murieron». Parte de los restos del barco cayeron sobre la cubierta del *Africa*, el navío del capitán Charles.[453]

Aunque los suicidios dejaron un rastro de sangre en la documentación de la trata, resulta difícil saber cuán comunes eran. Puede hacerse un cálculo, para un período de tiempo limitado, a partir de los diarios que los cirujanos de los barcos de esclavos se vieron obligados a llevar a partir de la aprobación en 1788 de la Ley Dolben o Ley sobre el Transporte de Esclavos. En el período 1788-1798, los médicos de ochenta y seis embarcaciones registraron en sus diarios la causa de muerte de todos los africanos a su cuidado que habían fallecido, y entre esas causas, el suicidio ocupa un lugar importante. Veinticinco cirujanos registraron lo que parece ser algún tipo de autodestrucción: en ocho barcos, una o más personas saltaron por la borda; otros tres relacionaron cautivos «desaparecidos» (sin duda por la borda) tras una insurrección; en tres barcos más ocurrieron

suicidios cuya forma no se especifica; y en otros doce se relacionan causas como «perdido», «ahogado», «morriña» y «aborto». En casi un tercio de los barcos de la muestra hubo un suicidio, e incluso es muy probable que la cifra sea muy inferior a la real, porque los cirujanos estaban interesados en no informar sobre los suicidios en una época de enconados debates acerca de la inhumanidad de los barcos de esclavos.[454] Otra razón para reducir u ocultar el número de suicidios fue el veredicto emitido por un tribunal británico presidido por el juez Mansfield en el año 1785, durante el Trinity Term:[455] las compañías aseguradoras debían pagar por los esclavos asegurados que morían en el curso de una insurrección, pero no por los que morían de tristeza, abstinencia o desesperación. Más específicamente, «no se les exigirá que paguen por los que mueren por lanzarse al mar».[456]

Sublevarse

Cientos de cuerpos estrujados bajo cubierta eran una potente fuente de energía, como podía apreciarse en la emanación material cada vez que un barco de esclavos navegaba con tiempo fresco y lluvioso. En esas ocasiones, la masa de cuerpos calientes que se encontraba bajo cubierta despedía un vapor que salía por los enjaretados y llegaba a la cubierta donde trabajaba la tripulación. A bordo del barco de esclavos *Nightingale*, a fines de la década de 1760, el marinero Henry Ellison vio «un vapor que salía por los enjaretados como de un horno». No era infrecuente que el horno humano bajo cubierta explotara y comenzara una insurrección en toda la línea. La peculiar guerra que era el comercio de esclavos se libraba entonces abiertamente en el barco.[457]

Pero la insurrección no era un proceso espontáneo y natural. Por el contrario, era resultado de un esfuerzo humano deliberado: una comunicación cuidadosa, una planificación detallada, una ejecución precisa. Cada insurrección, con independencia de si tenía éxito o no, era un logro notable, porque el barco esclavista estaba organizado en casi todos los

sentidos para impedirla. Los comerciantes, los capitanes, los oficiales y la tripulación pensaban en ella, se preocupaban por ella, adoptaban medidas prácticas contra ella. Todos y cada uno asumían que los esclavos se alzarían llenos de furia y los destruirían si se les daba la menor oportunidad. Para quienes operaban el barco de esclavos, una insurrección era, sin dudas, la peor pesadilla. Podía dar al traste con ganancias y vidas en un explosivo segundo.

La acción colectiva comenzaba con la comunicación entre personas que identificaban problemas comunes y buscaban juntos soluciones comunes. Empezaban a conversar en pequeños grupos, probablemente en parejas y tríos, literalmente conspirando (respirando juntos) el aire estancado y fétido de la cubierta inferior, de noche, lejos de los oídos del capitán y la tripulación. La cubierta inferior por lo general estaba atestada, pero a menudo los esclavos podían moverse, incluso los hombres con grilletes y esposas, así que los rebeldes potenciales podían desplazarse, encontrarse y hablar. Una vez que formulaba un plan, el núcleo de los conspiradores podía hacer un *sangaree*, un «Juramento de apoyarse los unos a los otros que hacían sorbiendo unas gotas de Sangre de cada uno». A partir de ese momento involucraban a otros, conscientes de una peligrosa contradicción: mientras mayor fuera el número de personas involucradas en el complot, mayor sería la posibilidad de éxito, pero a la vez, también sería mayor la de que alguien los denunciara. Por tanto, muchos optaban por un grupo más reducido de militantes más comprometidos, apostando a que una vez que comenzara la insurrección, otros se sumarían. La mayoría de los conspiradores procedía con cuidado y esperaba el momento apropiado para dar el golpe.[458]

Todos los implicados en el funcionamiento de la trata asumían, correctamente, que los más proclives a insurreccionarse eran los africanos varones, a quienes, por tanto, se mantenía encadenados casi todo el tiempo, fuera en la cubierta inferior o en la superior. Pero las mujeres y los niños

también desempeñaban papeles importantes, sobre todo debido a que gozaban de mayor movilidad. De hecho, las mujeres desempeñaron papeles protagónicos en algunos levantamientos, como, por ejemplo, cuando se hicieron con el capitán Richard Bowen, del *Wasp*, en 1785, e intentaron lanzarlo por la borda. Los cautivos a bordo del *Unity* (1769-1771), al igual que los del *Thomas* (1797), se sublevaron «por intermedio de las mujeres». En otras ocasiones, las mujeres aprovechaban su proximidad al poder y su libertad de movimiento para planear el asesinato de capitanes y oficiales, o para pasarles herramientas a los hombres en la cubierta inferior. Los niños del *New Britannia*, anclado en Gambia, les pasaron a los hombres «algunas de las herramientas del carpintero, con las cuales despedazaron las cubiertas inferiores y entraron en posesión de armas, cuentas y pólvora».[459]

Crucial en todo levantamiento era la experiencia previa de los involucrados. Algunos de los hombres (como los golas), y tal vez unas cuantas mujeres (de Dahomey), habían sido guerreros y, por tanto, se habían pasado la vida dominando el coraje, la disciplina y las habilidades necesarias para la guerra. Estaban entrenados para el combate cuerpo a cuerpo, para actuar de forma coordinada y para mantener sus posiciones y no retirarse. Otros poseían valiosos conocimientos acerca de los europeos, sus costumbres, incluso sus barcos. El marinero William Butterworth describió a varios cautivos «que, por vivir en Calabar y los pueblos vecinos, habían aprendido la lengua inglesa hasta hablarla muy bien; hombres que, por haber cometido algún delito, habían perdido su libertad, y que deseosos de volver a ganarla a cualquier precio, venían desde hacía algún tiempo sembrando las semillas del descontento en las mentes de los menos culpables, pero igualmente infortunados, esclavos de ambos sexos». Esos hombres y mujeres conocedores de las ciudades portuarias sabían «leer» a sus captores como no sabían hacerlo otros, y algunos incluso sabían leer sus barcos. Un morador especial de las ciudades portuarias era el marino africano, versado en la navegación en alta mar: era probablemente la

persona más valiosa para cualquier intento insurreccional. Los krus de la Costa de Barlovento y los fantes de la Costa del Oro eran famosos por sus conocimientos acerca de los barcos y la navegación europeos, aunque lo mismo era cierto de otros muchos pueblos costeros y ribereños. Por esas razones, los capitanes de barcos de esclavos consideraban especialmente arriesgados para la seguridad a los cautivos que se sabía que procedían de zonas cercanas a la costa o los ríos.[460]

El conocimiento de las armas europeas se hizo evidente a bordo del *Thomas*, anclado en el río Gambia en marzo de 1753. Los ochenta y siete esclavos «se deshicieron en secreto de sus Ataduras», subieron a la cubierta y lanzaron por la borda al primer oficial. Los marineros, alarmados, dispararon sus pistolas y lograron empujar a los rebeldes hacia la cubierta inferior. Pero algunos de los cautivos advirtieron que las armas de los marineros no funcionaban bien, y recogieron «Zoquetes de Leña y Pedazos de Planchas de Madera» y regresaron a cubierta, donde presentaron batalla a la tripulación —compuesta en ese momento solo por ocho hombres— que, retirándose hacia la falúa, escapó, dejando «el Balandro en Poder de los Esclavos», quienes, de repente, ya no eran esclavos. Cuando dos capitanes trataron de recuperar el balandro, se vieron envueltos en un encarnizado enfrentamiento, en el que «los Esclavos hacían uso de las Colisas, y apuntaban con Armas de Pequeño Calibre, aparentemente de Manera experimentada, contra ellos». Ese empleo de armas de fuego no era infrecuente, siempre que los esclavos lograran hacerse con ellas.[461]

Ciertos grupos culturales eran famosos por su rebeldía. Varios observadores apuntaron que los cautivos de la región de Senegambia sentían una especial aversión por la esclavitud, lo que los hacía peligrosos a bordo de los barcos. Según un empleado de la Royal African Company llamado William Smith, «los gambianos, que son por naturaleza muy ociosos y holgazanes, aborrecen la Esclavitud, y lo intentan Todo, por desesperado que sea, para obtener la Libertad». Los fantes de la Costa del

Oro siempre estaban listos para «emprender cualquier aventura peligrosa», incluida la insurrección, apuntó el doctor Thomas Trotter sobre la base de su experiencia en la década de 1780. Alexander Falconbridge se mostraba de acuerdo: los procedentes de la Costa del Oro eran «muy osados y resueltos, y entre ellos son más frecuentes las insurrecciones, cuando están a bordo, que entre los negros de cualquier otra parte de la costa». Los ibibios de la Ensenada de Biafra, también conocidos como *«quaws»*, y en Norteamérica como *«moco»*, eran, según el capitán Hugh Crow, «una raza de hombres sumamente temerarios», siempre «al frente en cualquier disturbio o insurrección de los esclavos» a fines del siglo XVIII. Mataron a muchos tripulantes y se sabía que hacían explotar los barcos. «Las mujeres de esa tribu —añadió Crow— son tan feroces y vengativas como los hombres». De hecho, se consideraba tan peligrosos a los ibibios que los capitanes se cuidaban de «tener la menor cantidad posible de ellos en sus cargamentos». Cuando los recibían a bordo, «siempre se veían obligados a encontrar alojamiento separado entre las cubiertas para esos hombres». Los ibibios eran el único grupo del que se conoce que requiriera un alojamiento especial debido a su rebeldía, que los capitanes trataban de contener mediante el aislamiento.[462]

Cada uno de los tipos fundamentales de participantes, fueran las mujeres, los niños o los grupos culturales, contenían potenciales divisiones internas. En numerosas ocasiones, los hombres o las mujeres se sublevaron sin el apoyo del otro sexo, lo que, por supuesto, le hacía mucho más fácil a la tripulación sofocar el levantamiento. Por ejemplo, los hombres no intervinieron cuando las mujeres atacaron al capitán Bowen, del *Wasp*, en 1785, mientras que las mujeres no se sumaron a los hombres en el *Hudibras* en 1786. Los niños eran famosos no solo por pasarles herramientas de bordes duros a los esclavos, sino también información a la tripulación acerca de los planes que se fraguaban bajo cubierta. Y si bien ciertos grupos africanos tenían tendencia a rebelarse, eso no quiere decir necesariamente

que sus costumbres militantes fueran del agrado de otros de los cautivos del barco. Los ibibios y los igbos eran considerados «enemigos mortales», los chambas despreciaban a los fantes, y en medio de una insurrección a fines de 1752, los insurgentes igbos y coromantees comenzaron a pelear entre sí. No siempre queda claro en los casos concretos si las divisiones se derivaban de la historia previa, de una comunicación y una preparación inadecuadas o del atractivo que ejercía la insurrección como meta entre los contendientes. [463]

Las sublevaciones exigían cierta familiaridad con el barco; de ahí que una de las cosas acerca de las que se hablaba en susurros era de lo que se sabía de la bodega, la cubierta inferior, la cubierta principal, el camarote del capitán, el almacén de las armas, y la manera de proceder sobre la base de esos conocimientos. Los rebeldes se percataban de que requerían tres tipos específicos de datos acerca de los europeos y sus tecnologías, y que ellos estaban relacionados con las tres fases de un levantamiento: cómo librarse de las cadenas, cómo hacerse con armas y emplearlas contra la tripulación, y cómo gobernar el barco si triunfaban. Las insurrecciones tendían a troncharse y a ser derrotadas en uno de esos tres momentos del proceso.

La tecnología del hierro de los grilletes, las esposas y las cadenas era bastante efectiva para sus propósitos, como evidencia su uso continuado durante varios siglos, con los esclavos y todo tipo de prisioneros. Pero también es obvio que los cautivos varones de la cubierta inferior encontraban con frecuencia maneras de librarse de esas ataduras. A veces los hierros quedaban flojos y los esclavos lograban sacárselos con lubricación y esfuerzo. En otros casos usaban las uñas, ganzúas, astillas de madera u otros instrumentos para abrir las cerraduras, o una herramienta de bordes duros (un serrucho, una azuela, un cuchillo, un martillo, un cincel, una hachuela o un hacha, probablemente facilitada por una mujer o un niño) para cortar o romper el hierro. Un reto adicional consistía en usar las herramientas sin hacer ruido, para evitar que los descubrieran en el proceso.

Una vez libres de sus cadenas, los rebeldes tenían que forzar el paso por los enjaretados fortificados, que siempre estaban cerrados de noche. Con frecuencia, un ataque por sorpresa cuando se abrían por la mañana constituía la mejor oportunidad, a menos que alguien inventara una artimaña para que un miembro de la tripulación los abriera durante la noche.[464]

El próximo paso consistía en desatar la energía explosiva concentrada bajo cubierta, cuyo sonido era, para un aterrorizado tripulante, «un estruendo poco común» y «varios chillidos espantosos», quizás «de un marinero que estaba siendo asesinado». Los gritos de guerra africanos taladraban la quietud de la mañana. Golpear con rapidez, sorpresa, fuerza y ferocidad resultaba importante, porque podía hacer que la tripulación huyera hacia la falúa para tratar de escapar de la insurrección. Mientras tanto, hacia la proa del barco se desarrollaban combates cuerpo a cuerpo, y si un número sustancial de los esclavos lograba librarse de sus cadenas, gozaban de una decidida ventaja numérica sobre los marineros designados para cuidarlos. Pero los marineros tenían machetes, y los insurgentes no contaban con más armas que las que pudieran recoger en la cubierta, como cabillas, duelas, tal vez uno o dos remos. Si las mujeres se habían insurreccionado en coordinación con los hombres, el combate también se desarrollaba en la parte posterior del barco, detrás de la barricada, donde tenían acceso a mejores implementos, como arpones y la hachuela del cocinero. La mayoría de los insurrectos se encontraba en la situación de un grupo que irrumpió a medianoche en la cubierta: «No tenían armas de fuego, ni ningún otro armamento, salvo los objetos sueltos que recogían en la cubierta».[465]

Todos los tripulantes que corrían a cubierta para sofocar el levantamiento tomaban al paso pistolas y mosquetes, y ocupaban sus posiciones en la barricada, desde donde disparaban a los hombres por las troneras. También ocupaban sus posiciones en las colisas que estaban en la cima de la

barricada, con las que barrían la cubierta con metralla. Ese era un momento decisivo. Para tener alguna esperanza de victoria, los esclavos debían salvar la barricada, entre otras cosas, para llegar al almacén de las armas, ubicado tan lejos de la sección de los hombres como era posible, en la popa, cerca del camarote del capitán, donde había siempre tripulantes de guardia. De ahí que muchos insurrectos intentaran penetrar a la fuerza por la puertecita de la barricada o escalar sus paredes, que tenían entre dos metros y medio y tres metros y medio de altura, y púas en la cima. Si se las ingeniaban para superar ese obstáculo, si lograban penetrar a la fuerza en el almacén de las armas, y si sabían utilizar armas de fuego europeas (como era el caso de muchos africanos con experiencia militar), podían obtener un resultado como el de los esclavos del *Ann* en 1750: «[…] los negros llegaron a la Pólvora y las Armas, y alrededor de las 3 de la Mañana se sublevaron contra los blancos; y después de lesionarlos a todos muy severamente, excepto a dos que se escondieron: llevaron el Barco a la costa un poco al Sur del cabo López, y escaparon».[466]

A medida que se libraba el combate, los rebeldes actuaban según sus planes previos. ¿Qué hacer con los miembros de la tripulación? En la mayoría de los casos, la respuesta era obvia: matarlos. Esa parece haber sido la opción en una embarcación de Bristol cuyo nombre no ha llegado a nuestros días, cuando, en 1732, los esclavos «se sublevaron y eliminaron a toda la Tripulación, y le cortaron la Cabeza, las Piernas y los Brazos al Capitán». El tema se complicaba con otro problema: el de si los africanos contaban con alguien que supiera cómo gobernar el barco. La ausencia de ese conocimiento siempre era considerada por los europeos como uno de sus bastiones fundamentales contra una insurrección una vez que el barco estaba en alta mar, como señalara John Atkins en 1735: «[…] se suele imaginar que la Ignorancia de los *negros* sobre la Navegación siempre será una Garantía». De ahí que algunos insurrectos se empeñaran en mantener

vivos a varios miembros de la tripulación, para que los ayudaran con la navegación y el retorno del barco a África.[467]

Las insurrecciones a bordo de los barcos de esclavos por lo general terminaban de tres maneras. La primera quedó ejemplificada en 1729 en la galera *Clare*. A solo diez leguas de la Costa del Oro, los esclavos «se sublevaron y tras hacerse Dueños de la Pólvora y las Armas de Fuego» hicieron que el capitán y la tripulación huyeran en la falúa para escapar de su furia y se hicieron con el control del barco. No queda claro si los exitosos rebeldes gobernaron la embarcación o sencillamente la dejaron derivar hacia la costa, pero sea como fuere tomaron tierra y huyeron hacia la libertad no lejos del Castillo de la Costa del Cabo. Un levantamiento aún más dramático tuvo lugar frente a la Costa de Barlovento en 1749. Los esclavos abrieron sus grilletes, agarraron grandes zoquetes de madera de la cubierta, entablaron combate con la tripulación y al cabo de dos horas la vencieron, obligando a todos sus miembros a retirarse al camarote del capitán y encerrarse allí. Al día siguiente, mientras los cautivos destrozaban el alcázar para abrirse camino hacia ellos, cinco tripulantes saltaron por la borda en un intento por escapar, pero descubrieron de la peor manera que algunos de los africanos sabían usar las armas de fuego: los mataron a tiros en el agua. Los insurrectos triunfantes ordenaron al resto de los tripulantes que se rindieran, amenazándolos con volar la santabárbara si se negaban. La embarcación pronto tocó tierra y, antes de abandonarla, los vencedores la saquearon. Algunos no fueron a tierra desnudos, como se les imponía en el barco, sino vestidos con la ropa de la tripulación.[468]

En ocasiones una insurrección desembocaba en la destrucción mutua de los contendientes. Ese parece haber sido el caso de un «barco fantasma» descubierto a la deriva en el Atlántico en 1785 por otra embarcación. La goleta, cuyo nombre no se menciona, había zarpado aproximadamente un año antes con una tripulación de Newport (Rhode Island) hacia la costa de África. Cuando la hallaron no tenía ni velas ni tripulación y a bordo

quedaban solo quince africanos «muy débiles y en pésimas condiciones». Los que la encontraron supusieron que llevaba «mucho tiempo en el mar». También supusieron que los esclavos habían protagonizado una insurrección, «se habían sublevado y habían matado al Capitán y a la tripulación», y que durante el levantamiento, o después de él, «muchos de los negros deben haber muerto». Quizás ninguno sabía gobernar el barco y murieron lentamente de hambre.[469]

El desenlace más común de las rebeliones escenificadas a bordo de los barcos era la derrota, seguida siempre por la tortura, los tormentos y el terror. Quienes habían desempeñado un papel dirigente en la insurrección se convertían en ejemplo para los demás: se los azotaba, pinchaba, trozaba, tajaba, estiraba, partía, se les cortaban los miembros y la cabeza, todo según la enardecida imaginación del capitán. La guerra continuaba con esos castigos salvajes. Los insurgentes se negaban a gritar cuando los azotaban e iban con calma hacia la muerte, actitud por la que eran famosos los coromantees, que despreciaban «el castigo y hasta la misma muerte». A veces se distribuían los pedazos de los cuerpos de los derrotados entre el resto de los cautivos, como recordatorio de lo que les ocurría a quienes se atrevían a sublevarse. Una y otra vez quedaba demostrado que el barco de esclavos era una fortaleza bien organizada para el control de los seres humanos. A los prisioneros les resultaba extremadamente difícil tomarla y emprender viaje a la libertad.[470]

La causa fundamental de las revueltas de esclavos era la esclavitud. De hecho, algunos africanos ofrecían a bordo de los barcos explicaciones que demostraban que esa observación es cierta. El marinero James Towne, que conocía el principal idioma del comercio de la Costa de Barlovento «casi tan bien como el inglés», conversaba con los esclavos y oía sus quejas. Cuando un miembro del Parlamento le preguntó en 1791 si había conocido algún intento de insurrección a bordo de un barco de esclavos, contestó que sí. A continuación le preguntaron: «¿Alguna vez inquirió sobre las causas

de esas insurrecciones?». Replicó: «Sí. Las razones que se me dieron fueron que "qué derecho teníamos a convertirlos en Esclavos y arrancarlos de su país. Que tenían esposas e hijos y querían estar con ellos"». Otras consideraciones que tornaban más probable una insurrección eran, según algunos, la proximidad a la costa (había preocupaciones acerca de cómo gobernar la embarcación una vez que se encontraba en alta mar), y mala salud o una pobre vigilancia de la tripulación. La experiencia previa de los cautivos en guerras en territorio africano originadas por la expansión de la trata aumentaba las probabilidades de insurrección.[471]

El historiador David Richardson ha demostrado que las insurrecciones ocurridas a bordo de los barcos de esclavos afectaron la conducción de ese comercio. Causaban pérdidas, incrementaban los costos del transporte por barco y desincentivaban a los inversionistas, como admitió el escritor de un artículo publicado por el *Boston News-Letter* en 1731: «Con las sublevaciones de negros y otros Fiascos en los últimos Viajes al lugar [la Costa del Oro] se ha producido una gran Reducción de nuestras Ganancias Mercantiles». Richardson estima que en uno de cada diez barcos estallaba una insurrección, que el número promedio de muertes en cada una de ellas era aproximadamente de veinticinco, y que, en conjunto, cien mil valiosos cautivos murieron como resultado de ellas. Las insurrecciones también generaban otros efectos económicos (costos más altos, menor demanda) que «redujeron significativamente el traslado de esclavos» a América: en un millón en toda la historia de la trata, en seiscientos mil en el período que medió entre 1698 y 1807.[472]

Además, las insurrecciones ejercían un efecto sobre el público lector, dado que los periódicos a ambos lados del Atlántico reseñaban continuamente las sangrientas revueltas de los esclavos. Junto a esas crónicas, y en ocasiones como parte de ellas, los enemigos de la trata daban voz a las luchas que se desarrollaban bajo cubierta, al señalar «la temeraria resolución y el sorprendente heroísmo» desplegados por los esclavos. A

menudo insistían en que los prisioneros intentaban reconquistar su «libertad perdida», su derecho natural. Además, cuando el debate público sobre el comercio de esclavos hizo explosión en Gran Bretaña y los Estados Unidos después de 1787, los abolicionistas utilizaron repetidamente la resistencia de los esclavos para demostrar la falsedad de todo lo que los interesados en la trata afirmaban acerca de las condiciones decorosas y el buen trato que imperaban en los barcos. Si los barcos de esclavos eran lo que decían los comerciantes y capitanes, ¿por qué se dejaría alguien morir de hambre, o saltaría por la borda, o entablaría una lucha muy desigual y encararía una muerte probable en una insurrección?[473]

Thomas Clarkson escribió sobre «Escenas del más deslumbrante Heroísmo [que] se repiten en las Bodegas o sobre las Cubiertas de los Barcos de Esclavos». Tan grandes y nobles eran esos actos que «sus Autores a menudo eclipsan con el Esplendor de sus Acciones el celebrado Carácter de Grecia y Roma». Y continuaba:

> Pero cuán diferente es la Suerte de ambos. Las Acciones de los primeros se consideran Actos de Bajeza y se castigan con la Tortura o la Muerte, mientras que las de los segundos han sido honrados con Reconocimientos públicos. Las Acciones de los primeros son laboriosamente consignadas al olvido, para que, de ser posible, no quede de ellas ningún rastro, mientras que las de los segundos han sido laboriosamente documentadas como Ejemplos para los Tiempos futuros.[474]

Clarkson tenía razón en cuanto al heroísmo, la tortura, la muerte, y también acerca de la infinita glorificación de la historia de Grecia y Roma, pero se equivocaba en cuanto al legado de los rebeldes. El efecto mayor de la insurrección era probablemente el que ejercía sobre los esclavos que iban en el barco, con independencia de su grado de participación en el proyecto. Quienes se negaban a aceptar la esclavitud eran los iniciadores de una lucha que se prolongaría durante cientos de años. Quedarían como mártires en el folclore y la memoria de los habitantes de la cubierta inferior, los puertos y

las plantaciones esclavistas. Los rebeldes serían recordados, y la lucha continuaría.[475]

«Regresando a Guinea»

La experiencia de la muerte y la proclividad a todas las formas de resistencia estaban vinculadas a una creencia espiritual muy extendida en África Occidental. Desde inicios del siglo XVIII hasta la época de la abolición de la esclavitud, la mayoría de los cautivos parece haber creído que al morir regresaba a su tierra natal. Eso les permitía «enfrentar su suerte con una fortaleza y una indiferencia incomparables». La creencia parece haber estado especialmente arraigada entre los pueblos de la Ensenada de Biafra, pero también estaba presente entre los de Senegambia, la Costa de Barlovento y la Costa del Oro. Persistía un largo tiempo después del cruce del Atlántico. Entre los descendientes de africanos de América del Norte y las Antillas, los funerales a menudo se celebraban con júbilo, incluso con un éxtasis de felicidad, porque el fallecido «estaba regresando a Guinea».[476]

A principios del siglo XVIII, un observador anónimo dijo de los que morían a bordo de su barco: «Opinan que cuando mueren van a su país, lo que hizo que algunos de ellos se negaran a comer sus alimentos. Se esforzaban por languidecer, como la manera [más ex]pedita de regresar a su hogar». Una mujer de Viejo Calabar que se dejó morir de hambre a bordo de un barco esclavista en 1760 les dijo a otras cautivas la noche antes de morir que «iba a reunirse con sus amigos». Hacia fines del siglo, Joseph Hawkins escribió que después de la muerte, los ibaus «deben retornar a su país y quedar libres por siempre de cuidados o dolores». Los abolicionistas sabían de la creencia en la transmigración de las almas, como explicara Thomas Clarkson: «Los africanos sostienen universalmente la opinión de que en cuanto la muerte los libera de las manos de sus opresores, vuelan de inmediato a sus llanuras nativas, para volver a vivir, disfrutar de la compañía de sus amados paisanos y pasar toda su nueva existencia en

medio de escenas de tranquilidad y deleite; y esta creencia opera sobre ellos de modo tan poderoso que los lleva con frecuencia al horrendo extremo de poner punto final a sus vidas». Cuando alguien moría, los demás africanos decían que *«se ha ido a su país feliz»*.[477]

Un observador europeo que habló con varios cautivos de su barco señaló que para la mayoría esta creencia era «tan burda que les permitía habitar en el mismo país con sus mismos cuerpos». Algunos incluso creían que retornarían a su vida anterior, y que se alojarían en sus «antiguas casas». Otros (denominados los africanos «más inteligentes») pensaban que retornarían a «una porción de este vasto continente que no pueden conocer vivos». En un «paraíso africano» disfrutarían de las alegrías y los esplendores de la vida sin ninguno de sus temores. Los esclavos islámicos que iban en los barcos se referían a menudo a «la ley […] que ha de ser el legado de todos los verdaderos Musulmanes». Pero parecían tener diferencias de opinión acerca de quién los acompañaría en la vida después de la muerte: si «llevarían con ellos a sus viejas esposas» o a «vírgenes de ojos azules». Según el hombre que recogió esas creencias, su investigación antropológica no llevaba a ningún lado: «No obstante, hay que reconocer que su opinión sobre el asunto es tan oscura e ininteligible que merece muy poca atención».[478]

Los comerciantes y capitanes esclavistas estaban en total desacuerdo. Le concedían a esa creencia una gran atención, tanto en la reflexión como en los actos. No solo instalaban las redes y alistaban los implementos de la alimentación forzosa para impedir los suicidios, sino que apelaban a un terror premeditado. Como muchos africanos creían que retornarían a su tierra natal con sus mismos cuerpos, los capitanes se ensañaban con los cadáveres, como «preventivo» para todos los que los vieran. Un capitán llevó a todos los esclavos a la cubierta principal para que presenciaran cómo el carpintero le cortaba la cabeza al primer esclavo que había muerto y después lanzaba el cuerpo por la borda, «para hacerles ver que si estaban

decididos a regresar a su país, lo harían sin sus cabezas». Repitió el espantoso ritual con cada uno de los que murieron después. El capitán William Snelgrave compartía esa opinión. Tras decapitar a un hombre ejecutado por encabezar una insurrección, explicó: «Esta última parte fue realizada para que nuestros negros vean que todos los que nos ofendan correrán la misma suerte. Porque muchos de los negros creen que si se los mata y no se los desmiembra regresarán a su País después de ser lanzados por la borda». Hugh Crow sabía que esa creencia a menudo conducía a «la total aniquilación del culpable». A los muchos papeles desempeñados por el capitán del barco negrero en la floreciente economía capitalista del Atlántico se debe añadir otro: el de terrorista.[479]

La determinación de «regresar a Guinea» también apunta a que el objetivo de una insurrección no siempre era la captura del barco. En muchas ocasiones era un suicidio colectivo, como explicara Thomas Clarkson: los cautivos a menudo «se deciden a sublevarse contra la tripulación, con la esperanza de encontrar por ese medio la muerte que anhelan, y, a la vez, acariciando la Esperanza de que la encontrarán al Precio de las Vidas de algunos de sus Opresores». Dado ese objetivo, hay que contar como exitosas desde el punto de vista de sus protagonistas a muchas más insurrecciones. Con la muerte y el regreso espiritual los insurgentes revertían la expropiación, la esclavización y el exilio a los que se los había sometido.[480]

El establecimiento de lazos afectivos

La violencia de la expropiación y la esclavización reducía a añicos las estructuras de parentesco que habían ordenado las vidas de casi todos los obligados a subir a bordo del barco de esclavos. Por más profundo, disruptivo y desorientador que ello haya sido, los esclavos no lo sufrían pasivamente. Hacían todo lo que estaba en sus manos para preservar todo lo que sobrevivía de esas relaciones de parentesco y, lo que es igualmente

importante, se daban a la tarea de construir nuevas relaciones, en el barco o antes, en las cáfilas, «jaulas de esclavos», factorías y fortalezas que pautaban su marcha hacia el barco. Olaudah Equiano forjó nuevas relaciones con sus «paisanos», palabra que podía referirse a los igbos o a todos los africanos con los cuales compartió la vida en el barco. Lo que los antropólogos han llamado «parentesco ficticio» era, en realidad, una serie infinitamente reproducida de sociedades de ayuda mutua en miniatura que se formaban en la cubierta inferior del barco esclavista. Los parientes se llamaban «carabelas» o compañeros de barco.

Lo primero que hay que subrayar acerca del parentesco es que era real y muy común en el barco de esclavos. Esposos y esposas, padres e hijos, hermanos y hermanas, miembros de familias extendidas y nucleares iban a dar a los mismos barcos, como comentara un observador tras otro. Una de las formas fundamentales de esclavización en África lo hacía posible. El *grand pillage* de aldeas completas, incendiadas en medio de la noche, significaba que familias, clanes y en algunos casos comunidades eran capturadas por fuerzas enemigas de merodeadores, trasladadas a la costa y a menudo vendidas juntas como «prisioneros de guerra». Como apuntara John Thornton: «Todo un barco negrero podía estar lleno no solo de individuos de una misma cultura, sino de personas que se habían criado juntas».[481]

Los parientes se encontraban con regularidad a bordo del barco esclavista. Un hombre igbo, un *embrenché* «de la clase más alta» (como el padre de Equiano), se encontró en la cubierta de su embarcación a una mujer de similares «rasgos y color»: era su hermana. Ambos «quedaron silenciosos y estupefactos», se miraron con el mayor afecto y «se lanzaron el uno en brazos de la otra». Una niña de quince años «sumamente vivaz e inteligente» fue llevada a bordo de otro barco de esclavos donde, tres meses más tarde, comprobó que «una niña de rasgos similares», su hermana de ocho años de edad, había sido obligada a sumársele. «Pronto se abrazaron y

fueron bajo cubierta». Sucedía una y otra vez en los barcos de esclavos que «parientes son traídos a bordo, tales como Hermanos y Hermanas, Esposas y Esposos, y eso en Momentos Distintos». Los hermanos comían juntos, y lo mismo hacían las hermanas. Pero como los hombres y las mujeres estaban separados, no les era fácil a todos los parientes mantener el contacto. Por ejemplo, las comunicaciones entre esposos y esposas «las llevaban a cabo los niños que corrían por las cubiertas».[482]

Lentamente, de maneras que los documentos que han llegado a nuestros días no nos permiten ver detalladamente, el lenguaje de parentesco se ampliaba de la familia inmediata a quienes comían juntos, compañeros de trabajo, amigos, paisanos, y finalmente a toda la cubierta inferior. Central en ese proceso era la naturaleza aditiva de muchas culturas de África Occidental, como planteara John Matthews: los habitantes de Sierra Leona tenían una extraordinaria «facilidad para crear nuevas relaciones». El capitán James Bowen describió el proceso de formación de lazos afectivos entre los esclavos. En su barco había entre los africanos «muchos parientes». No se trataba, aclaró, de relaciones de parentesco tradicionales, sino de algo de más reciente creación. Eran personas «que habían descubierto tal afinidad entre sí que se han hecho inseparables, comparten la comida, duermen sobre la misma plancha durante el viaje». En resumen, habían compartido la violencia, el terror y las difíciles condiciones de vida, al igual que la resistencia, la comunidad y, finalmente, la sobrevivencia en la cubierta inferior del barco esclavista. Habían forjado «nuevas relaciones»: eran carabelas.[483]

El doctor Thomas Winterbottom explicó el significado del término. Winterbottom se desempeñó como médico en la colonia de Sierra Leona a inicios de la década de 1790, y observó la relación existente entre el parentesco en África y el parentesco en el barco y en el Nuevo Mundo. Apuntó que, a cierta edad, «se añade el prefijo *pa*, que significa "padre", a los nombres de los hombres, como muestra de respeto», y «el de *ma*, o

“madre”, a los de las mujeres». Esto, señaló, «también lo practican los esclavos en las Antillas». A continuación mostró que el barco servía de vínculo: «[…] vale la pena señalar que los infortunados que han ido a las Antillas en la misma embarcación se tienen para siempre un afecto fuerte y tierno; entre ellos, el término *carabela [ship-mate]* es casi equivalente al de *hermano* o *hermana*, y solo en raras ocasiones establecen entre ellos una relación matrimonial». Este fenómeno imperaba en todas las colonias atlánticas; en las colonias holandesas, quienes viajaban en el mismo barco se llamaban entre ellos *sibbi* o *sippi*. En el Brasil portugués, la palabra para el parentesco iniciado en el mar era *malungo*. En el Caribe de habla criolla francesa, era *bâtiment*. Y de Virginia a Barbados, Jamaica y más allá, era *shipmate*. Ese parentesco se ampliaba cuando quienes habían viajado en el mismo barco les enseñaban a sus hijos a llamar «tío» o «tía» a sus compañeros de travesía. Refiriéndose al cambio de las relaciones sociales en su barco durante el cruce del Atlántico, el marinero William Butterworth advertía «cuánto se transformaban las cosas en unas pocas semanas de navegación».[484]

La ansiedad y el dolor extremos de los carabelas cuando los vendían por separado al término del viaje evidenciaba la existencia de esos lazos. Por supuesto, parte de su agitación se debía al miedo a lo desconocido que los esperaba en la plantación, pero parte también era de la pérdida de lo que habían construido a bordo del barco en medio de la angustia y de una desesperada esperanza. En las audiencias sobre la trata celebradas en la Cámara de los Comunes entre 1788 y 1792, un parlamentario les hizo la misma pregunta al cirujano Alexander Falconbridge y al marinero Henry Ellison: «¿Ha sabido alguna vez de Esclavos de su barco sumamente afligidos cuando los vendían en las Antillas?». Ambos dijeron que sí, «parecían lamentar que los separaran». Falconbridge había sido testigo de cuatro de esas ventas, mientras que el experimentado Ellison había presenciado diez. Entre los dos habían visto la venta de más de cuatro mil

africanos a su llegada a puerto. No hablaban solo del parentesco formal, que habría abarcado a una pequeña minoría, sino que se referían en general a todos los esclavos de un barco, que «lamentaban que los separaran».[485]

Otros le añadieron hondura a esa observación. El doctor Thomas Trotter escribió que las personas de su barco «lloraban por sus amigos con todas las señales de la aflicción cuando los separaron». Añadió que «en esa ocasión algunos esposos y esposas fueron separados», pero apuntó también que «hay muchos otros familiares con diferentes grados de parentesco», en otras palabras, desde familiares cercanos hasta miembros de familias extendidas, desde habitantes de la misma aldea hasta paisanos y carabelas recién encontrados. El capitán Bowen trató de mantener juntos para venderlos como un grupo (en una rebatiña) a los «vinculados por lazos de consanguinidad o afecto», pero fracasó en sus propósitos. Con «gritos y desconsuelo», incluso con desmayos, quienes mantenían vínculos de afecto fueron separados, quizás para no volverse a ver jamás, pensaba el capitán. Tres jovencitas «del mismo país» cuya embarcación atracó en Charleston (Carolina del Sur), en 1804, fueron objeto de una venta y una separación definitivas. Ello le produjo «la más profunda angustia» a una de las tres, que quedó «sobrecogida de horror y consternación al verse separada de sus dos amigas». Estas, a su vez, «la miraban con tristeza, y ella les devolvía la mirada. Al final se echaron las unas en brazos de las otras y dejaron escapar las exclamaciones más conmovedoras. —Se aferraban unas a otras y lloraban y gritaban y se bañaban con sus lágrimas—». Al fin las separaron por la fuerza, momento en el cual una de las muchachas tomó «una sarta de cuentas con un amuleto que llevaba al cuello, la besó, y la colgó en el de su amiga».[486]

Otro ejemplo de una comunidad en formación a bordo de un barco aparece en los comentarios del capitán Thomas King, veterano de nueve viajes esclavistas entre 1766 y 1780. El capitán King había sido testigo de casos en los que los «Sacerdotes religiosos» de ciertos grupos habían sido

llevados a bordo entre los cautivos y habían procedido a instar a la insurrección. Esos líderes espirituales inducían a otros «a llevar a cabo esos intentos, con la esperanza de llevar el barco a alguna orilla, donde crearían una pequeña comunidad propia». Allí, en el barco, había una nueva comunidad en proceso de formación. Comenzaba cuando el Adán y la Eva africanos llegaban a bordo, y continuaba en las comunidades de las plantaciones, las comunidades de cimarrones, las comunidades eclesiales, las comunidades urbanas. Allí, por obra de la alquimia, las cadenas, sometidas a la dura presión de la resistencia, se transmutaban en lazos comunitarios. El misterioso barco de esclavos se había convertido en un lugar de resistencia creativa para quienes ahora descubrían ser «los compañeros negros». En una dialéctica de pasmosa fuerza, la comunidad de sufrimientos mortales del barco esclavista daba origen a culturas afroamericanas y panafricanas desafiantes, resistentes, sustentadoras de la vida.[487]

---

[403] *An Account of the Life*, pp. 22-24. Para el viaje del *Loyal George*, ver *TSTD*, n.º 16490.

[404] William D. Piersen, «White Cannibals, Black Martyrs: Fear, Depression, and Religious Faith as Causes of Suicide Among New Slaves», *Journal of Negro History* 62, 1977, pp. 147-159.

[405] Sidney W. Mintz y Richard Price, *The Birth of African-American Culture: An Anthropological Perspective*, Boston: Beacon Press, 1992 (1976); Michael A. Gomez, *Exchanging Our Country Marks: The Transformation of African Identities in the Colonial and Antebellum South*, Chapel Hill: University of North Carolina Press, 1998; Stephanie E. Smallwood, *Saltwater Slavery: A Middle Passage from Africa to American Diaspora*, Cambridge (Massachusetts): Harvard University Press, 2006.

[406] Testimonio de George Millar, 1790, *HCSP*, 73, p. 394; testimonio de William Littleton, 1789, *HCSP*, 68, p. 299; Samuel Robinson, *A Sailor Boy's Experience aboard a Slave Ship in the Beginning of the Present Century*, Wigtown (Escocia): G. C. Book Publishers Ltd., 1996 (1867), p. 55; John Atkins, *A Voyage to Guinea, Brasil, and the West Indies; In His Majesty's Ships, the Swallow and Weymouth*, Londres: Frank Cass & Co., 1970 (1735), p. 180.

[407] *Three Years Adventures*, p. 84; John Matthews, *A Voyage to the River Sierra Leone, on the Coast of Africa, containing an Account of the Trade and Productions of the Country, and of the Civil*

and Religious Customs and Manners of the People; in a Series of Letters to a Friend in England, Londres: B. White and Son, 1788, pp. 151-152.

[408] Testimonio de Thomas Poplett, 1789, *HCSP*, 69, p. 26; Robinson, *op. cit.*, Wigtown (Escocia): G. C. Book Publishers Ltd., 1996 (1867), p. 78; testimonio de Thomas King, 1789, *HCSP*, 68, p. 333; capitán William Snelgrave, *A New Account of Some Parts of Guinea and the Slave Trade*, Londres: Frank Cass & Co., 1971 (1734), pp. 171-172; *Three Years Adventures*, pp. 95-96, 125; testimonio de James Fraser, 1790, *HCSP*, 71, p. 34. Ver también Alan J. Rice, *Radical Narratives of the Black Atlantic*, Londres: Continuum, 2003, pp. 120-146.

[409] Snelgrave, *op. cit.*, Londres: Frank Cass & Co., 1971 (1734), p. 163; testimonio de Fraser, 1790, *HCSP*, 71, p. 34.

[410] Reverendo John Riland, *Memoirs of a West-India Planter, Published from an Original MS. With a Preface and Additional Details*, Londres: Hamilton, Adams & Co., 1827, pp. 20-24; testimonio de Ecroyde Claxton, 1791, *HCSP*, 82, p. 34. El comerciante de esclavos John Fountain declaró en 1789: «Depende de qué nación son. — Los duncos nunca son encadenados — proporcionan un gran número de Esclavos. — Los fantes siempre son encadenados — con los ashantis y otras naciones puede ser necesario, según la transgresión que hayan cometido». Ver *HCSP*, 69, p. 269.

[411] Roderick Terry, «Some Old Papers Relating to the Newport Slave Trade», Newport Historical Society, *Bulletin* 62, 1927, p. 23.

[412] «Medical Log of Slaver the 'Lord Stanley', 1792, by Christopher Bowes», MS. 129.d.27, Royal College of Surgeons, Londres. Sobre la reducción de los cuerpos a números, ver Smallwood, *op. cit.*, Cambridge (Massachusetts): Harvard University Press, 2006, p. 178.

[413] «Journal of the Ship *Mary*», 1795-1796, en Donnan III, p. 375. Ver también *Three Years Adventures*, p. 39; *Memoirs of Crow*, pp. 38, 40; testimonio de Fraser, 1790, *HCSP*, 71, p. 45; testimonio de Alexander Falconbridge, 1790, *HCSP*, 72, p. 294.

[414] *Boston Weekly News-Letter*, 1 de septiembre de 1737; *Boston Gazette*, 22 de noviembre de 1762; Mungo Park, *Travels into the Interior of Africa, Performed under the Direction and Patronage of the African Association, in the Years 1795, 1796, and 1797*, ed. de Kate Ferguson Marsters, Durham y Londres: Duke University Press, 2000 (1799), p. 305.

[415] *Pennsylvania Gazette*, 30 de julio de 1741; *Royal Georgia Gazette*, 14 de junio de 1781; testimonio de Peter Whitfield Branker, en *HLSP*, 3, p. 190. Ver también las declaraciones de los capitanes Richard Pearson y John Olderman, en *ibid.*, pp. 121, 151. Para otros ejemplos de esclavos que combatieron contra corsarios, ver *Boston Weekly News-Letter*, 31 de julio de 1760; *Massachusetts Spy: Or, the Worcester Gazette*, 4 de abril de 1798; *Commercial Advertiser*, 19 de julio de 1805; *American Mercury*, 2 de octubre de 1806; testimonio de James Penny, 1789, *HCSP*, 69, p. 117; *Memoirs of Crow*, p. 102.

[416] *Enquirer*, 26 de septiembre de 1804; Robert Barker, *The Unfortunate Shipwright, or, Cruel Captain, being a Faithful Narrative of the Unparalleled Sufferings of Robert Barker, Late Carpenter on board the Thetis Snow of Bristol; on a Voyage from thence to the Coast of Guinea and Antigua*,

nueva edición, Londres, «impresa para el SUFRIDOR en su propio Beneficio; y por nadie más», 1775 (1760), p. 20; testimonio de John Olderman, *HLSP*, 3, p. 150; capitán James Penny a Miles Barber, 24 de julio de 1784, Baillie contra Hartley, pruebas documentales sobre el barco de esclavos *Comte du Nord* y la trata; planes, correspondencia, informes, E 219/377, NA; *Newport Mercury*, 18 de noviembre de 1765.

[417] «Barque Eliza's Journal, Robert Hall, Commander, from Liverpool to Cruize 31 Days & then to Africa & to Demarary; mounts 14 Nine & Six Pounders, with 31 Men & boys», Royal African Company Records, T70/1220, NA; testimonio de Peter Whitfield Branker, *HLSP*, 2, p. 119; testimonio de John Ashley Hall, *HCSP*, 72, pp. 233, 273.

[418] Testimonio de Falconbridge, 1790, en *HCSP*, 72, p. 303; testimonio de Fraser, 1790, *HCSP*, 71, p. 28.

[419] *Three Years Adventures*, pp. 116-117; testimonio de John Ashley Hall, 1790, *HCSP*, 72, p. 230.

[420] Falconbridge, *An Account of the Slave Trade*, p. 26.

[421] Testimonio de James Bowen, 1789, *HCSP*, 69, p. 125; testimonio de John Knox, 1789, *HCSP*, 68, p. 158.

[422] Capitán John Adams, *Sketches taken during Ten Voyages to Africa, Between the Years 1786 and 1800; including Observations on the Country between Cape Palmas and the River Congo; and Cursory Remarks on the Physical and Moral Character of the Inhabitants*, Nueva York: Johnson Reprint Corporation, 1970 (1823), p. 9.

[423] «Voyage to Guinea, Antego, Bay of Campeachy, Cuba, Barbadoes, &c.», 1714-1723, Add. Ms. 39946, ff. 9-10, BL; Mouser (ed.), *A Slaving Voyage to Africa and Jamaica: The Log of the Sandown, 1793-1794*, Bloomington: Indiana University Press, 2002, p. 103; «The Slave Trade at Calabar, 1700–1705», en Donnan II, p. 15; información de James Towne, en *Substance*, p. 236.

[424] Falconbridge, *An Account of the Slave Trade*, p. 28; «Examination of Rice Harris», 1733, HCA 1/56, ff. 73-74; testimonio de James Arnold, 1789, *HCSP*, 69, p. 126.

[425] T. Aubrey, *The Sea-Surgeon, or the Guinea Man's Vade Mecum. In which is laid down, The Method of curing such Diseases as usually happen Abroad, especially on the Coast of Guinea: with the best way of treating Negroes, both in Health and in Sickness. Written for the Use of young Sea-Surgeons*, Londres, 1729, pp. 129-132; Atkins, *op. cit.*, Londres: Frank Cass & Co., 1970 (1735), p. 60; testimonio de Trotter, 1790, *HCSP*, 73, pp. 84-85. Vincent Brown, en *The Reaper's Garden: Death and Power in the World of Atlantic Slavery* (Cambridge [Massachusetts]: Harvard University Press, 2008), explora con gran agudeza los diversos significados de la muerte en el Atlántico negro. Obra de consulta obligada sobre este punto es Kenneth F. Kiple, *The Caribbean Slave: A Biological History*, Cambridge: Cambridge University Press, 1984, pp. 1-75. En Herbert S. Klein, *The Atlantic Slave Trade*, Cambridge: Cambridge University Press, 1999, pp. 130-142, aparece un útil resumen de las numerosas investigaciones sobre la mortalidad en la trata.

[426] Testimonio de Fraser, 1790, *HCSP*, 71, p. 58; Falconbridge, *An Account of the Slave Trade*, p. 32; testimonio de Falconbridge, 1790, *HCSP*, 72, p. 303.

[427] «Extracts of such Journals of the Surgeons employed in Ships trading to the Coast of Africa, since the first of August 1788, as have been transmitted to the Custom House in London, and which relate to the State of the Slaves during the Time they were on Board the Ships», Slave Trade Papers, 3 de mayo de 1792, HL/PO/JO/10/7/920; «Logbooks, etc. of slave ships, 1791–7», Main Papers, 17-19 de junio de 1799, HL/PO/JO/10/7/1104; «Certificates of Slaves Taken Aboard Ships», 1794, HL/PO/JO/10/7/982, todos en HLRO. Hay que señalar que no todos los cirujanos relacionaban las causas de muerte; por tanto, esos archivos contienen más diarios que los ochenta y seis analizados aquí. Algunos de esos diarios (no todos) fueron la base empírica de un estudio realizado por Richard H. Steckel y Richard A. Jensen, «New Evidence on the Causes of Slave and Crew Mortality in the Atlantic Slave Trade», *Journal of Economic History* 46, 1986, pp. 57-77.

[428] Thomas Trotter, *Observations on the Scurvy, with a Review of the Theories lately advanced on that Disease; and the Theories of Dr. Milman refuted from Practice*, Filadelfia, 1793 (1785), p. 14; capitán James Penny a Miles Barber, 1 de julio de 1784, Baillie contra Hartley, E 219/377, NA; «Case of the *Mermaid*», 10 de julio de 1739, Donnan III, pp. 51-52; J. Philmore, *Two Dialogues on the Man-Trade*, Londres, 1760, pp. 34-35; Zachary B. Friedenberg, *Medicine Under Sail*, Annapolis (Maryland): Naval Institute Press, 2002. Para el diario médico de un cirujano de barco, Christopher Bowes, que atendió las enfermedades de los esclavos a bordo del *Lord Stanley* en 1792, ver «Medical Log of Slaver the 'Lord Stanley,' 1792». Bowes trató a 33 personas: 24 hombres, 3 «muchachos», 3 mujeres y 3 niñas por una variedad de padecimientos —diarrea, temblores, disentería, fiebre, dolores (de estómago, en el pecho, una rodilla, un tobillo, la cabeza)—, de los cuales 16 murieron, 3 en la costa y 13 durante el cruce del Atlántico (de los 392 a bordo). El barco tuvo una tasa de mortalidad comparativamente baja, solo ligeramente superior al 4 %. Ver *TSTD*, n.º 82365.

[429] «Anonymous Account», Add. Ms. 59777B, f. 39v; Nicholas Owen, *Journal of a Slave-Dealer: A View of Some Remarkable Axedents in the Life of Nics. Owen on the Coast of Africa and America from the Year 1746 to the Year 1757*, ed. de Eveline Martin, Boston: Houghton Mifflin, 1930, p. 90; Thomas Winterbottom, *An Account of the Native Africans in the Neighbourhood of Sierra Leone, to which is added An Account of the Present State of Medicine among them*, Londres: Frank Cass & Co., 1969 (1803), vol. I, p. 236. Ver también Atkins, *op. cit.*, Londres: Frank Cass & Co., 1970 (1735), pp. 79, 101; Matthews, *op. cit.*, Londres: B. White and Son, 1788, p. 123; Philip Curtin, «Epidemiology and the Slave Trade», *Political Science Quarterly* 83, 1968, pp. 190-216; Kenneth Kiple y Brian Higgins, «Mortality Caused by Dehydration during the Middle Passage», en Joseph Inikori y Stanley Engerman (eds.), *The Atlantic Slave Trade: Effects on Economies, Societies, and Peoples in Africa, the Americas, and Europe*, Durham (Carolina del Norte): Duke University Press, 1992, pp. 322-31; Richard B. Sheridan, «The Guinea Surgeons on the Middle Passage: The Provision of Medical Services in the British Slave Trade», *International Journal of African Historical Studies* 14 , 1981, pp. 601-625; Sharla Fett, *Working Cures: Healing, Health, and Power on Southern Slave Plantations*, Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2002.

[430] «Richard Simsons Voyage to the Straits of Magellan & S. Seas in the Year 1689», Sloane 86, BL, f. 57; William Smith, *A New Voyage to Guinea: Describing the Customs, Manners, Soil, Climate,*

Habits, Buildings, Education, Manual Arts, Agriculture, Trade, Employments, Languages, Ranks of Distinction, Habitations, Diversions, Marriages, and whatever else is memorable among the Inhabitants, Londres: Frank Cass & Co., 1967 (1744), p. 28; Snelgrave, *op. cit.*, Londres: Frank Cass & Co., 1971 (1734), pp. 187-188; Atkins, *op. cit.*, Londres: Frank Cass & Co., 1970 (1735), p. 72. John Adams también utilizó la analogía con la «Torre de Babel» al analizar la diversidad de las lenguas de África Occidental. Ver Adams, *Sketches taken during Ten Voyages to Africa,* 64. Ver también John Thornton, *Africa and Africans in the Making of the Atlantic World, 1400–1800*, 2.ª ed., Cambridge: Cambridge University Press, 1998, pp. 19-20, 183-205.

[431] Snelgrave, *op. cit.*, Londres: Frank Cass & Co., 1971 (1734), pp. 177-180; testimonio de Claxton, *HCSP*, 82, p. 36; testimonio de Fraser, *HCSP*, 71, p. 13; testimonio de Falconbridge, *HCSP*, 69, p. 48.

[432] [Thomas Thompson], *Memoirs of an English Missionary to the Coast of Guinea*, Londres, 1788, pp. 28-29.

[433] Testimonio de James Rigby, 1799, *HSLP*, 3, p. 88; [Thompson], *op. cit.*, Londres, 1788, pp. 28-29; testimonio de William McIntosh, 1789, *HCSP*, 68, p. 194; Winterbottom, *op. cit.*, Londres: Frank Cass & Co., 1969 (1803), vol. I, p. 11; Thornton, *op. cit.*, 2.ª ed., Cambridge: Cambridge University Press, 1998, cap. 7. Ver también Okon Edet Uya, «The Middle Passage and Personality Change Among Diaspora Africans», en Joseph E. Harris (ed.), *Global Dimensions of the African Diaspora*, 2.ª ed., Washington D. C.: Howard University Press, 1993, p. 87.

[434] Falconbridge, *HCSP*, 72, p. 294; Peter Linebaugh, «All the Atlantic Mountains Shook», *Labour/Le Travail* 10, 1982, pp. 87-121.

[435] Robinson, *op. cit.*, Wigtown (Escocia): G. C. Book Publishers Ltd., 1996 (1867), p. 78; *Three Years Adventures*, p. 136. Ver también el testimonio de Olderman, *HLSP*, 3, p. 175; Matthews, *op. cit.*, Londres: B. White and Son, 1788, p. 99; testimonio de Trotter, *HCSP*, 73, p. 84.

[436] *Three Years Adventures*, pp. 111-112, 120, 93-94.

[437] Testimonio de Robert Norris, 1789, *HCSP*, 68, p. 7.

[438] Entrevista al señor Janverin, *Substance*, p. 249.

[439] Testimonio de Arnold, *HCSP*, 69, p. 126; testimonio de Claxton, *HCSP*, 82, p. 36.

[440] Snelgrave, *op. cit.*, Londres: Frank Cass & Co., 1971 (1734), introducción; *Three Years Adventures*, pp. 131-132; testimonio de Robert Heatley, 1789, *HCSP*, 69, p. 123.

[441] Riland, *op. cit*, Londres: Hamilton, Adams & Co., 1827, pp. 58-59; Thomas Clarkson al conde de Mirabeau, 8 de noviembre de 1789, ff. 1-2, Papers of Thomas Clarkson, Huntington Library, San Marino (California). Ver también Falconbridge, *An Account of the Slave Trade*, p. 30; testimonio de Falconbridge, 1790, *HCSP*, 72, p. 307; testimonio de Ellison, *HCSP*, 73, p. 376; testimonio de James Towne, 1791, *HCSP*, 82, p. 22; testimonio de Claxton, *HCSP*, 82, p. 36.

[442] Testimonio de David Henderson, 1789, *HCSP*, 69, p. 139; testimonio de Arnold, *HCSP*, 69, p. 127.

[443] Antonio T. Bly, «Crossing the Lake of Fire: Slave Resistance During the Middle Passage, 1720–1842», *Journal of Negro History* 83, 1998, pp. 178-186; Richard Rathbone, «Resistance to

Enslavement in West Africa», en *De la traite a l'esclavage: actes du colloque international sur la traite des noirs,* ed. de Serge Daget, Nantes, 1988, pp. 173-184.

[444] Riland, *op. cit*, Londres: Hamilton, Adams & Co., 1827, p. 52; testimonio de James Morley, 1790, *HCSP*, 73, pp. 160-161.

[445] Testimonio de Isaac Parker, 1790, *HCSP*, 73, pp. 124-125, 130; *TSTD*, n.º 91135.

[446] Edward Fentiman contra James Kettle, 1730, HCA 24/136; *TSTD*, n.º 76618. Para otras informaciones sobre esclavos que se negaban a comer cuando los maltrataban, ver el testimonio de James Towne, 1791, *HCSP*, 82, p. 21. Para un caso en el que los esclavos apelaron a una huelga de hambre colectiva —y exitosa— en apoyo a un traductor africano maltratado a bordo de su barco, ver «The Deposition of John Dawson, Mate of the Snow *Rainbow*», 1758, en Donnan IV, pp. 371-372.

[447] Aubrey, *op. cit.*, Londres, 1729, p. 128. Para otra opinión de que la violencia no funcionaba en contra de la voluntad de los esclavos, ver entrevista a Janverin, *Substance*, p. 249.

[448] Snelgrave, *op. cit.*, Londres: Frank Cass & Co., 1971 (1734), p. 190; «Anecdote IX», autor anónimo, en *Substance*, pp. 315-316; Jones contra Small, informe legal, *Times*, 1 de julio de 1785.

[449] «Voyage to Guinea», Add. Ms. 39946, f. 8 (*TSTD*, n.º 75489); *Memoirs of Crow*, p. 44; James Hogg a Humphry Morice, 6 de marzo de 1732, Humphry Morice Papers, Bank of England Archives, Londres.

[450] *Connecticut Journal*, 2 de febrero de 1786; testimonio de Falconbridge, 1790, *HCSP*, 72, pp. 307-308; «Extract from a Letter on Board the Prince of Orange», 7 de abril de 1737, *Boston News-Letter*, 15 de septiembre de 1737.

[451] Testimonio de Isaac Wilson, 1790, *HCSP*, 72, p. 281; testimonio de Claxton, *HCSP*, 82, pp. 35-36; *Pennsylvania Gazette*, 21 de mayo de 1788 (el artículo es de Gandy, aunque no se indica el autor). Clarkson volvió a contar su historia en una carta a Mirabeau, 9 de diciembre de 1789, Papers of Clarkson, Huntington Library. Sobre el *Zong*, ver Granville Sharp a los Señores Comisionados del Almirantazgo, Londres, 2 de julio de 1783, «Documents Related to the Case of the *Zong* of 1783», Manuscripts Department, REC/19, f. 96, NMM.

[452] Testimonio de Wilson y Falconbridge, ambos en *HCSP*, 72, pp. 279, 300; «Log of the Brig *Ranger*, Captain John Corran, Master, 1789–1790», 387 MD 56, LRO; [John Wells], «Journal of a Voyage to the Coast of Guinea, 1802», Add. Ms. 3,871, f. 15, Cambridge University Library; testimonio del señor Thompson, *Substance*, p. 207.

[453] Fragmento de una carta al señor Thomas Gatherer, en Lombard Street, fechada en Fort-James, río Gambia, el 12 de abril de 1773, *Newport Mercury*, 27 de diciembre de 1773; *Independent Journal*, 29 de abril de 1786. Para un ejemplo de una explosión similar en un barco de esclavos francés, ver *Newport Mercury*, 3 de marzo de 1792. Para otros ejemplos de suicidios en masa tras el fracaso de una insurrección, ver *Newport Mercury*, 25 de noviembre de 1765; *Connecticut Journal*, 1 de enero de 1768; «The Log of the *Unity*, 1769–1771», Earle Family Papers, D/EARLE/1/4, MMM; *Providence Gazette; and Country Journal*, 10 de septiembre de 1791.

[454] Ver las referencias en la nota al pie n.º 25, p. 353.

[455] Uno de los cuatro períodos de sesiones de los tribunales británicos: comienza el 22 de mayo y finaliza el 12 de junio. *(N. de la T.)*.

[456] Para el fallo legal, ver Jones contra Small, informe legal, *Times*, 1 de julio de 1785. Como otras formas de resistencia, el acto de saltar por la borda circuló por el Atlántico hasta regresar a la metrópoli, donde varios escritores inmortalizaron en sus poemas la decisión de preferir la muerte antes que una esclavitud deshonrosa. Un famoso poema abolicionista, «The Negroe's Complaint», escrito en conjunto aunque anónimamente por los patricios de Liverpool William Roscoe y el doctor James Currie, decía sobre su protagonista africano Maratan: *«Tomorrow the white-man in vain / Shall proudly account me his slave! / My shackles, I plunge in the main— / And rush to the realms of the brave»* (¡Mañana el blanco en vano / me tendrá orgulloso por su esclavo! / Mis cadenas hundo en el océano; / y presuroso voy a los reinos de los bravos). Ver doctor James Currie al almirante *sir* Graham Moore, 16 de marzo de 1788, 920 CUR 106, Papers of Dr. James Currie, LRO. El poema fue publicado originalmente en el *World* y más tarde se reprodujo en los Estados Unidos. Ver el *Federal Gazette, and Philadelphia Evening Post*, 8 de abril de 1790. La misma idea aparece en *The Wrongs of Africa* (Londres, 1788), de Roscoe. Ver James G. Basker, *Amazing Grace: An Anthology of Poems About Slavery, 1660–1810*, New Haven (Connecticut): Yale University Press, 2002.

[457] Testimonio de Ellison, *HCSP*, 73, p. 374. El artículo clásico sobre este tema es Lorenzo Greene, «Mutiny on the Slave Ships», *Phylon* 5, 1944, pp. 346-354. Ver también la valiosa obra de Eric Robert Taylor, *If We Must Die: Shipboard Insurrections in the Era of the Atlantic Slave Trade*, Baton Rouge: Louisiana State University Press, 2006.

[458] Testimonio de Arnold, *HCSP*, 69, p. 130. Snelgrave (*op. cit.*, Londres: Frank Cass & Co., 1971 [1734], p. 167) se sintió sorprendido al enterarse de que apenas veinte hombres habían llevado a cabo una insurrección en el *Eagle Galley* in 1704. La realidad es que en ocasiones el número era menor. En algunos casos, los cálculos de los rebeldes eran erróneos, dado que los demás no se les unían una vez comenzada la insurrección.

[459] *Times*, 1 de julio de 1785; «Log of the *Unity*», Earle Family Papers, D/EARLE/1/4; *Connecticut Journal*, 2 de febrero de 1786; testimonio de Robert Hume, 1799, *HLSP*, 3, p. 110; testimonio de Trotter, *HCSP*, 73, p. 87; Atkins, *op. cit.*, Londres: Frank Cass & Co., 1970 (1735), pp. 72-73. Para el caso de los niños, ver el fragmento de una carta al señor Thomas Gatherer, 12 de abril de 1773, *Newport Mercury*, 27 de diciembre de 1773. Ver también Uya, *op. cit.*, en Joseph E. Harris (ed.), *Global Dimensions of the African Diaspora*, 2.ª ed., Washington D. C.: Howard University Press, 1993, p. 91.

[460] *Three Years Adventures*, p. 96; Snelgrave, *op. cit.*, Londres: Frank Cass & Co., 1971 (1734), p. 77; testimonio de Fountain, *HCSP*, 68, p. 273; Thornton, *Warfare in Atlantic Africa*, Londres: Routledge, 1999, p. 140.

[461] *Pennsylvania Gazette*, 16 de mayo de 1754. Para otros casos en los que los esclavos emplearon armas europeas en el curso de una insurrección, ver teniente gobernador Thomas Handasyd al Board of Trade and Plantations, desde Jamaica, 5 de octubre de 1703, Donnan II, p. 4; *Boston News-Letter*, 6 de mayo de 1731 (también *Boston Gazette*, 26 de abril de 1731); *Bath*

Journal, 18 de diciembre de 1749; *Boston Gazette*, 4 de octubre de 1756; *Pennsylvania Gazette*, 31 de mayo de 1764; *New London Gazette*, 18 de diciembre de 1772; *Newport Mercury*, 27 de diciembre de 1773; William Fairfield a Rebecca Fairfield, Cayena, 23 de abril de 1789, Donnan III, p. 83; *Providence Gazette; and Country Journal*, 10 de septiembre de 1791; *Massachusetts Spy: Or, the Worcester Gazette*, 4 de abril de 1798; *Federal Gazette & Baltimore Daily Advertiser*, 30 de julio de 1800; *Newburyport Herald*, 22 de marzo de 1808. Inikori estima que entre 1750 y 1807 se importaron anualmente de 150.000 a 200.000 armas en África Occidental, mientras que Richards considera que el número oscila entre 283.000 y 394.000. Ver Inikori, «The Import of Firearms into West Africa 1750–1807», p. 348, y Richards, «The Import of Firearms into West Africa in the Eighteenth Century», pp. 43-44.

[462] Smith, *op. cit.*, Londres: Frank Cass & Co., 1967 (1744), p. 28. Sobre los coromantees, ver Trotter, *op. cit.*, Filadelfia, 1793 (1785), p. 23; Falconbridge, *An Account of the Slave Trade*, p. 70. Ver también Snelgrave, *op. cit.*, Londres: Frank Cass & Co., 1971 (1734), pp. 168-169, 177-178. Sobre los ibibios, ver *Memoirs of Crow*, pp. 98-99, 200-201. David Richardson ha planteado que los esclavos de la región de Senegambia (junto a los de Sierra Leona y la Costa de Barlovento) eran los más rebeldes, seguidos de cerca por los cautivos de la Costa del Oro. Ver su «Shipboard Revolts, African Authority, and the Atlantic Slave Trade», *William and Mary Quarterly,* 3.ª serie, 58, 2001, pp. 76-77.

[463] *Felix Farley's Bristol Journal*, 24 de marzo de 1753.

[464] Smallwood, *op. cit.*, Cambridge (Massachusetts): Harvard University Press, 2006, p. 123.

[465] *Newburyport Herald*, 4 de diciembre de 1801.

[466] *Boston Post Boy*, 13 de agosto de 1750.

[467] *Pennsylvania Gazette*, 9 de noviembre de 1732; Atkins, *op. cit.*, Londres: Frank Cass & Co., 1970 (1735), pp. 175-176; ver también *Three Years Adventures*, p. 103.

[468] *Boston News-Letter*, 18 de septiembre de 1729; *TSTD*, n.º 77058; *Bath Journal*, 18 de diciembre de 1749; *TSTD*, n.º 90233.

[469] *American Mercury*, 31 de enero de 1785.

[470] Testimonio de Ellison, *HCSP*, 73, p. 375; Snelgrave, *op. cit.*, Londres: Frank Cass & Co., 1971 (1734), pp. 167, 173; «Anecdote I», autor no identificado, en *Substance*, p. 311; testimonio de Arnold, *HCSP*, 69, p. 134.

[471] Testimonio de Towne, 1791, *HCSP*, 82, p. 21; Richardson, *op. cit.*, *William and Mary Quarterly,* 3.ª serie, 58, 2001, pp. 82-90.

[472] *Boston News-Letter*, 9 de septiembre de 1731; Richardson, *op. cit.*, *William and Mary Quarterly,* 3.ª serie, 58, 2001, pp. 74-75.

[473] Thomas Clarkson, *An Essay on the Slavery and Commerce of the Human Species, particularly The African, translated from a Latin Dissertation, which was honoured with the First Prize in the University of Cambridge for the Year 1785, with Additions*, Miami (Florida): Mnemosyne Publishing Co., 1969 (1786), pp. 88-89.

[474] *Newburyport Herald*, 4 de diciembre de 1801; Clarkson a Mirabeau, 9 de diciembre de 1789, ff. 1-2, Papers of Clarkson, Huntington Library.

[475] Piersen, *op. cit.*, *Journal of Negro History* 62, 1977, pp. 147-159.

[476] «Anonymous Account», Add. Ms. 59777B, ff. 40-41v; testimonio de John Douglas, 1791, *HCSP*, 82, p. 125; Michael Mullin, *Africa in America: Slave Acculturation and Resistance in the American South and British Caribbean, 1736–1831*, Urbana y Chicago: University of Illinois Press, 1992, pp. 66-69; Smallwood, *op. cit.*, Cambridge (Massachusetts): Harvard University Press, 2006, p. 147. Ver también las interesantes observaciones de Elisabeth Isichei en «Transformations: Enslavement and the Middle Passage in African American Memory», en su *Voices of the Poor in Africa*, Rochester (Nueva York): University of Rochester Press, 2002, pp. 77-85.

[477] «Voyage to Guinea», Add. Ms. 39946, ff. 9-10; testimonio de Millar, *HCSP*, 73, p. 394; Joseph Hawkins, *A History of a Voyage to the Coast of Africa*, 2.ª ed., Troy (Nueva York): Luther Pratt, 1797, p. 108; Clarkson, *op. cit.*, Miami (Florida): Mnemosyne Publishing Co., 1969 (1786), pp. 143-144. Para otras referencias a esa creencia, ver *Times*, 2 de febrero de 1790; Atkins, *op. cit.*, Londres: Frank Cass & Co., 1970 (1735), pp. 175-176.

[478] «Anonymous Account», Add. Ms. 59777B, ff. 40-41v.

[479] Testimonio de Claxton, 1791, *HCSP*, 82, p. 35; Snelgrave, *op. cit.*, Londres: Frank Cass & Co., 1971 (1734), pp. 183-184; *Memoirs of Crow*, p. 26. Snelgrave añadió que ni el hombre ejecutado ni ningún otro de los coromantees (de la Costa del Oro) creían en el retorno después de la muerte, pero que «muchos de los que llegaban a bordo de otros Países eran de esa Opinión».

[480] Clarkson a Mirabeau, 9 de diciembre de 1789, f. 1, Papers of Clarkson, Huntington Library.

[481] Thornton, *op. cit.*, 2.ª ed., Cambridge: Cambridge University Press, 1998, p. 195.

[482] *Three Years Adventures*, pp. 80-82; testimonio de William James, *HCSP*, 69, p. 49; testimonio de Wilson, *HCSP*, 72, pp. 281-282; testimonio de Arnold, *HCSP*, 69, pp. 50, 137-138; testimonio de Trotter, *HCSP*, 73, pp. 97, 99-100. Para el caso de una mujer que desembarcó de un barco negrero y encontró a su esposo, de quien había sido separada hacía dos años, ver el *Sun* del 18 de noviembre de 1805.

[483] Matthews, *op. cit.*, Londres: B. White and Son, 1788, p. 153; entrevista a Bowen, *Substance*, p. 230. Obsérvense también los comentarios de John Thornton acerca de la difundida capacidad cultural de los habitantes de África Occidental para incorporar a los «extranjeros»: *op. cit.*, 2.ª ed., Cambridge: Cambridge University Press, 1998, p. 218.

[484] Winterbottom, *op. cit.*, Londres: Frank Cass & Co., 1969 (1803), vol. I, p. 212; *Three Years Adventures*, p. 126. Winterbottom también recogió de un amigo en Jamaica la historia de un hombre que regresaba tarde a su casa una noche «con una caja sobre la cabeza». Dentro de ella se encontraba «el corazón de un carabela que llevaba a una finca a algunas millas de distancia, donde vivían varios amigos del fallecido, para que pudieran *llorar* por él. Dijo que ya él había llorado junto al cuerpo la noche anterior, durante el sepelio, y que ahora se proponía sumarse a sus amigos, que vivían en un lugar más remoto, en la misma ceremonia» (vol. 1, pp. 212-213). Ver también Uya, *op. cit.*, en Joseph E. Harris (ed.), *Global Dimensions of the African Diaspora*, 2.ª ed., Washington D. C.: Howard

University Press, 1993, p. 93. Deseo expresarles mi agradecimiento a los colegas Jerome Branche y Shelome Gooden por su valioso análisis de este tema.

[485] Testimonio de Falconbridge, *HCSP*, 72, p. 308; testimonio de Ellison, *HCSP*, 73, p. 381.

[486] Testimonio de Trotter, *HCSP*, 73, p. 88; entrevista a Bowen, *Substance*, p. 230; «Extract of a letter from Charleston to the Editor of the Repertory, dated March 8th», *Massachusetts Spy, or Worcester Gazette*, 4 de abril de 1804. El autor pensó que las tres jóvenes tal vez eran hermanas, pero parece haber cambiado de opinión y las consideró «amigas».

[487] Testimonio de Thomas King, 1789, *HCSP*, 68, p. 333; testimonio de Arnold, *HCSP*, 69, p. 50. Para ejemplos de Adán y Eva, ver Mouser (ed.), *op. cit.*, Bloomington: Indiana University Press, 2002, p. 64; *An Account of the Life*, p. 29. Ver también Doudou Diene (ed.), *From Chains to Bonds: The Slave Trade Revisited*, Oxford: Berghahn, 2001.

El largo viaje del *Brooks*

Ya a fines de la década de 1780 miles de barcos de esclavos habían surcado el Atlántico y llevado a millones de cautivos a las plantaciones del Nuevo Mundo, con lo que habían contribuido a crear una nueva y poderosa economía capitalista atlántica. De repente, en 1788-1789, todos fueron llamados a volver a casa, por decirlo de algún modo, por los abolicionistas, quienes se percataron de que lo que sucedía en esos barcos era moralmente indefendible, y que era necesario que su violencia se conociera en sus puertos de origen: Londres, Liverpool y Bristol, en Inglaterra; y Boston, Nueva York y Filadelfia, en los Estados Unidos. Los opositores de la trata comenzaron entonces una intensa campaña dirigida a lograr que el barco esclavista se tornara real para el público lector metropolitano, a poner las embarcaciones que operaban desde hacía largo tiempo fuera de los límites de la sociedad civil al alcance del escrutinio público y, confiaban, bajo un nuevo control político.[488]

Tornar real el barco de esclavos se lograba de diversas maneras —mediante folletos, discursos, conferencias y poemas, por ejemplo—, pero probablemente el medio más potente era el visual. Los abolicionistas produjeron imágenes del barco de esclavos que demostrarían ser la propaganda más efectiva diseñada por un movimiento social en todos los tiempos. La más conocida, en su época y hasta nuestros días, es la del

Brooks, confeccionada y publicada originalmente por William Elford y la filial de Plymouth de la Society for Effecting the Abolition of the Slave Trade (Sociedad para Efectuar la Abolición de la Trata) en noviembre de 1788. El *Brooks* se volvería a dibujar y publicar muchas veces alrededor del Atlántico en los años siguientes, y se convertiría en epítome de las crueldades de la trata atlántica en los siglos XVIII y XIX, así como de las luchas provenientes de muchos campos contra la trata. Thomas Clarkson explicó en su historia del movimiento abolicionista que la imagen «producía una instantánea impresión de horror en todos los que la veían». Les daba «una idea mucho mejor que cualquier otra cosa de los horrores del transporte [de los africanos], y contribuía mucho […] a que el público se sintiera a favor de nuestra causa».[489]

La creación de la imagen del *Brooks* formaba parte de una estrategia dirigida a educar, agitar y movilizar al público de Gran Bretaña y Norteamérica, de hecho, de todos los puntos donde llegaba la trata. El radical de Mánchester Thomas Cooper explicaba ese enfoque en 1787: «Todo hombre condena la trata en general; pero se requiere la exhibición de ejemplos particulares de la enormidad de este Comercio para inducir a participar activamente en el asunto a quienes ven con buenos ojos el conjunto de la causa». El conocimiento sobre la trata debía ser concreto, material y humano para que fuera posible organizar un movimiento. No debían propalarse exageraciones; debía ser una «narración de desgracias que no pueden exagerarse; que afectan a millones de nuestros congéneres», desgracias «incrementadas y autorizadas, no aliviadas, por leyes aprobadas y puestas en práctica por la avaricia y la opresión». Era, concluía, «la aflicción particular, con sus circunstancias específicas, lo que se calcula que provocará la compasión» y lo que motivaría a las personas a entrar en acción. Cooper expresaba así los principios que guiarían buena parte del exitoso trabajo abolicionista.[490]

El *Brooks* era una representación más completa y gráfica de las desventuras y la enormidad de la trata que cualquier otra cosa que los abolicionistas pudieran encontrar. El resultado de su campaña fue la amplia circulación de la imagen de un barco esclavista como un lugar de violencia, crueldad, condiciones inhumanas y muerte horrenda. Mostraban con espantoso y concreto detalle que el barco mismo era un sitio de barbarie, un enorme instrumento de tortura complejo y tecnológicamente refinado. Al denunciarlo públicamente, demostraban que la embarcación que había trasladado a millones de africanos hacia la esclavitud transportaba algo más: las semillas de su propia destrucción.[491]

¿Por qué el *Brooks*?

El viaje del *Brooks* hacia su triste celebridad comenzó con una simple anotación. La escribió el capitán Parrey, de la Marina Real, enviado a Liverpool para medir el tonelaje y las dimensiones internas de varios barcos de esclavos. La anotación decía así: «Barco *Brooks*— peso 297 Toneladas tiene en sus distintos compartimentos destinados a los negros 4.178 pies cuadrados, lo que le permite llevar la mitad del número que transportó (609). 5 pies 6 Pulgadas de Largo y 18 Pulgadas de ancho, y la otra mitad 5 pies de largo y 13 Pulgadas de ancho, o lo que es lo mismo 6 pies 10 Pulgadas para cada una de las personas a bordo». Parrey había inspeccionado veintiséis embarcaciones y tomado las medidas de nueve, tres de las cuales eran mayores que el *Brooks* y cinco, más pequeñas. Cuando los pies cuadrados de cada barco se dividieron entre el número de esclavos transportados en su último viaje, el *Brooks* ocupó el segundo lugar entre los de menos espacio por esclavo.[492] En todos los demás sentidos parecía más o menos típico.[493]

El *Brooks* se incorporó a la propaganda abolicionista después de que los comités abolicionistas de Plymouth y Londres tuvieran acceso a la lista de mediciones de Parrey, probablemente gracias al primer ministro, William

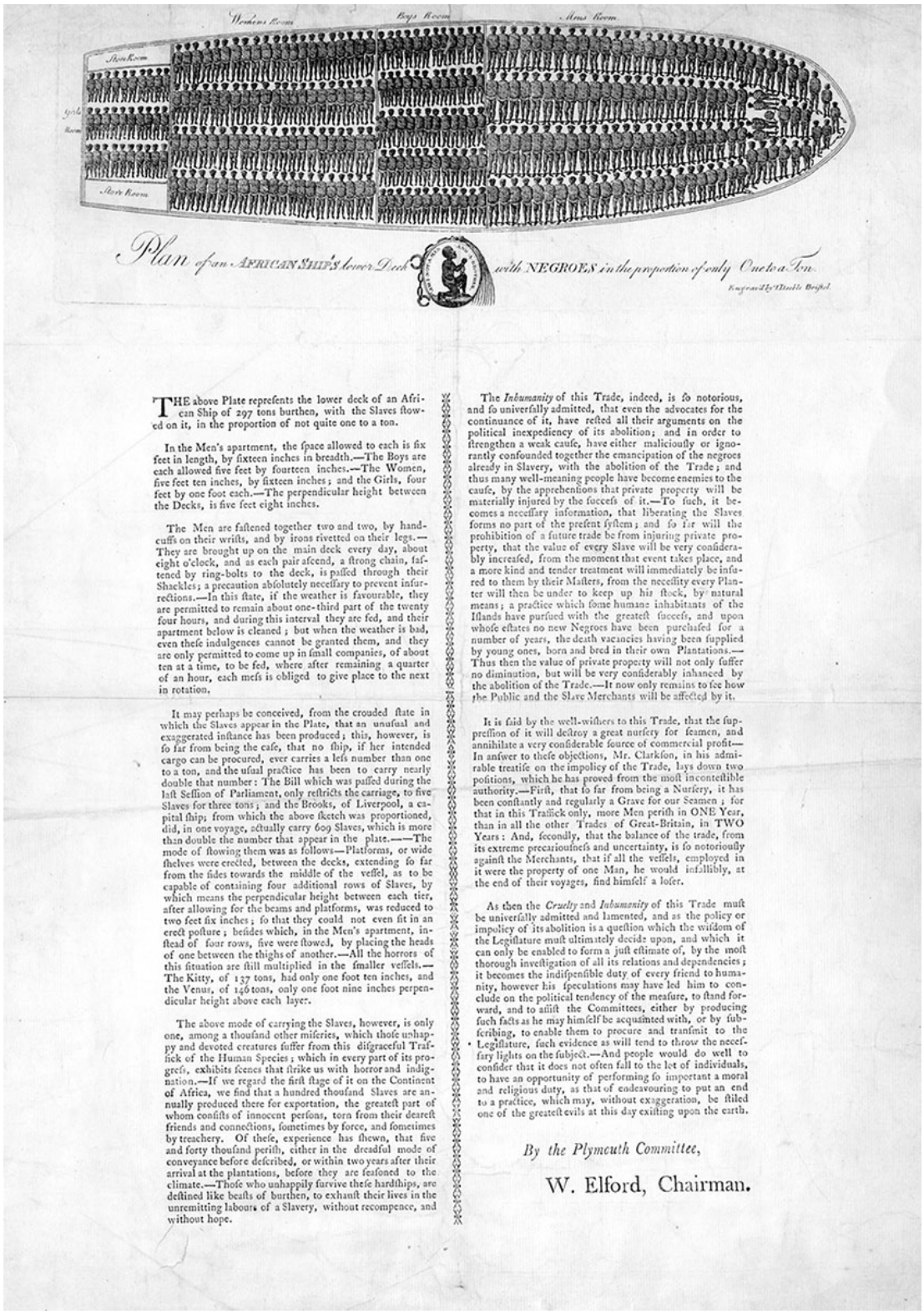
Pitt, que había sido quien enviara a Parrey a Liverpool. En el texto de la octavilla original, Elford explicitaba parte de la lógica que los animaba, al presentar al *Brooks* como «un barco capital». El comité londinense, que parece haber aprobado la octavilla de Plymouth, consideraba necesario, en palabras de Clarkson, «seleccionar un barco que hubiera participado en el Comercio de esclavos, con sus verdaderas dimensiones, si es que querían brindar una representación justa de la manera en que se efectuaba el transporte». Por tanto, el *Brooks* brindaba tres ventajas: por pura casualidad, era el primero que aparecía en la lista del capitán Parrey, de modo que resultaba elegido al azar. «No [admitía] ninguna acusación de exageración» por parte de quienes se oponían a la abolición. Por último, era «un barco muy conocido en ese comercio».[494]

El *Brooks* se había construido en 1781, y llevaba su nombre en honor del comerciante de esclavos Joseph Brooks hijo, quien lo encargó y fue su primer propietario. Era un barco grande, según los estándares de la época, incluso para un esclavista: tenía 297 toneladas (el promedio era de unas doscientas). Había sido construido «para el Comercio [de esclavos]», como señalara el capitán Parrey en su informe. Una evidencia de ello eran los catorce escotillones o troneras de ventilación abiertos en sus costados para permitir el paso del aire a la cubierta inferior donde se estibaba a los cautivos. (Otros «cargamentos» —con excepción quizás del ganado y los convictos— no requerían esa ventilación). El *Brooks* tuvo una larga vida como barco esclavista, ya que realizó diez viajes exitosos en un período de casi un cuarto de siglo. Sus capitanes compraron a un total estimado de 5.163 africanos, a 4.559 de los cuales llevaron vivos al otro lado del Atlántico, lo que arroja una tasa de mortalidad del 11, 7%, cercana al promedio de los cuatro siglos de la trata (12,1 %), pero alta para su época (el promedio de los barcos británicos entre 1775 y 1800 fue de un 7,95 %). Antes de la aprobación de la Ley Dolben, el *Brooks* transportaba a muchos más esclavos de los que se muestran en los distintos diagramas: 666

esclavos en 1781-1783; 638 en 1783-1784; una pasmosa cifra de 740 en 1785-1786; y 609 en 1786-1787, su último viaje previo a la inspección del capitán Parrey.[495]

La primera imagen: Plymouth

En la parte superior de la octavilla confeccionada por Elford y el Comité de Plymouth aparecía la imagen del *Brooks* con 249 africanos apretadamente dispuestos y colocados de manera ordenada en cuatro compartimentos que llevaban, a partir de la izquierda (la popa del barco), las siguientes inscripciones: «Habitación de las Niñas», «Habitación de las Mujeres», «Habitación de los Niños» y «Habitación de los Hombres». Cada persona estaba distinta e individualmente dibujada, y todos llevaban solamente un taparrabos. Los hombres estaban encadenados por los tobillos. En una octavilla que medía cincuenta por setenta y seis centímetros, el barco ocupaba menos de una cuarta parte del espacio. Inmediatamente debajo de la imagen aparecía la leyenda «Plano de la Cubierta Inferior de un BARCO NEGRERO con una proporción de solo un NEGRO por Tonelada». En medio de la leyenda había otra imagen; un óvalo donde aparecía un esclavo encadenado suplicante, con las manos en alto, que preguntaba: «¿Acaso no soy un Hombre y un Hermano?». A la izquierda del óvalo se veían unos grilletes, y a la derecha un látigo, el gato de nueve colas. Era una utilización temprana de lo que se convertiría en el emblema fundamental de la sociedad abolicionista.[496]



Plan of an AFRICAN SHIP'S lower Deck with NEGROES in the proportion of only One to a Ton.

Engraved by Ducoble Bristol.

THE above Plate represents the lower deck of an African Ship of 297 tons burthen, with the Slaves stowed on it, in the proportion of not quite one to a ton.

In the Men's apartment, the space allowed to each is six feet in length, by sixteen inches in breadth.—The Boys are each allowed five feet by fourteen inches.—The Women, five feet ten inches, by sixteen inches; and the Girls, four feet by one foot each.—The perpendicular height between the Decks, is five feet eight inches.

The Men are fastened together two and two, by handcuffs on their wrists, and by irons rivetted on their legs.—They are brought up on the main deck every day, about eight o'clock, and as each pair ascend, a strong chain, fastened by ring-bolts to the deck, is passed through their Shackles; a precaution absolutely necessary to prevent insurrections.—In this state, if the weather is favourable, they are permitted to remain about one-third part of the twenty four hours, and during this interval they are fed, and their apartment below is cleaned; but when the weather is bad, even these indulgences cannot be granted them, and they are only permitted to come up in small companies, of about ten at a time, to be fed, where after remaining a quarter of an hour, each mess is obliged to give place to the next in rotation.

It may perhaps be conceived, from the crouded state in which the Slaves appear in the Plate, that an unusual and exaggerated instance has been produced; this, however, is so far from being the case, that no ship, if her intended cargo can be procured, ever carries a less number than one to a ton, and the usual practice has been to carry nearly double that number: The Bill which was passed during the last Session of Parliament, only restricts the carriage, to five Slaves for three tons; and the Brooks, of Liverpool, a capital ship; from which the above sketch was proportioned, did, in one voyage, actually carry 609 Slaves, which is more than double the number that appear in the plate.——The mode of stowing them was as follows—Platforms, or wide shelves were erected, between the decks, extending so far from the sides towards the middle of the vessel, as to be capable of containing four additional rows of Slaves, by which means the perpendicular height between each tier, after allowing for the beams and platforms, was reduced to two feet six inches; so that they could not even sit in an erect posture; besides which, in the Men's apartment, instead of four rows, five were stowed, by placing the heads of one between the thighs of another.—All the horrors of this situation are still multiplied in the smaller vessels.—The Kitty, of 137 tons, had only one foot ten inches, and the Venus, of 146 tons, only one foot nine inches perpendicular height above each layer.

The above mode of carrying the Slaves, however, is only one, among a thousand other miseries, which those unhappy and devoted creatures suffer from this disgraceful Traffick of the Human Species; which in every part of its progress, exhibits scenes that strike us with horror and indignation.—If we regard the first stage of it on the Continent of Africa, we find that a hundred thousand Slaves are annually produced there for exportation, the greatest part of whom consists of innocent persons, torn from their dearest friends and connections, sometimes by force, and sometimes by treachery. Of these, experience has shewn, that five and forty thousand perish, either in the dreadful mode of conveyance before described, or within two years after their arrival at the plantations, before they are seasoned to the climate.—Those who unhappily survive these hardships, are destined like beasts of burthen, to exhaust their lives in the unremitting labours of a Slavery, without recompence, and without hope.

The *Inhumanity* of this Trade, indeed, is so notorious, and so universally admitted, that even the advocates for the continuance of it, have rested all their arguments on the political inexpediency of its abolition; and in order to strengthen a weak cause, have either maliciously or ignorantly confounded together the emancipation of the negroes already in Slavery, with the abolition of the Trade; and thus many well-meaning people have become enemies to the cause, by the apprehensions that private property will be materially injured by the success of it.—To such, it becomes a necessary information, that liberating the Slaves forms no part of the present system; and so far will the prohibition of a future trade be from injuring private property, that the value of every Slave will be very considerably increased, from the moment that event takes place, and a more kind and tender treatment will immediately be insured to them by their Masters, from the necessity every Planter will then be under to keep up his stock, by natural means; a practice which some humane inhabitants of the Islands have pursued with the greatest success, and upon whose estates no new Negroes have been purchased for a number of years, the death vacancies having been supplied by young ones, born and bred in their own Plantations.—Thus then the value of private property will not only suffer no diminution, but will be very considerably inhanced by the abolition of the Trade.—It now only remains to see how the Public and the Slave Merchants will be affected by it.

It is said by the well-wishers to this Trade, that the suppression of it will destroy a great nursery for seamen, and annihilate a very considerable source of commercial profit—In answer to these objections, Mr. Clarkson, in his admirable treatise on the impolicy of the Trade, lays down two positions, which he has proved from the most incontestible authority.—First, that so far from being a Nursery, it has been constantly and regularly a Grave for our Seamen; for that in this Traffick only, more Men perish in ONE Year, than in all the other Trades of Great-Britain, in TWO Years: And, secondly, that the balance of the trade, from its extreme precariousness and uncertainty, is so notoriously against the Merchants, that if all the vessels, employed in it were the property of one Man, he would infallibly, at the end of their voyages, find himself a loser.

As then the *Cruelty* and *Inhumanity* of this Trade must be universally admitted and lamented, and as the policy or impolicy of its abolition is a question which the wisdom of the Legislature must ultimately decide upon, and which it can only be enabled to form a just estimate of, by the most thorough investigation of all its relations and dependencies; it becomes the indispensible duty of every friend to humanity, however his speculations may have led him to conclude on the political tendency of the measure, to stand forward, and to assist the Committees, either by producing such facts as he may himself be acquainted with, or by subscribing, to enable them to procure and transmit to the Legislature, such evidence as will tend to throw the necessary lights on the subject.—And people would do well to consider that it does not often fall to the lot of individuals, to have an opportunity of performing so important a moral and religious duty, as that of endeavouring to put an end to a practice, which may, without exaggeration, be stiled one of the greatest evils at this day existing upon the earth.

By the Plymouth Committee,

W. Elford, Chairman.

The *Brooks*, edición original (Plymouth)

Bajo la imagen y la leyenda aparecían dos columnas (ocho párrafos) de texto explicativo, que ocupaban las otras tres cuartas partes de la octavilla. Comenzaban así: «La Ilustración que se ve arriba representa la cubierta inferior de un barco negrero de 297 toneladas, con los Esclavos estibados en él en una proporción de menos de uno por tonelada». El siguiente párrafo describe la asignación de espacio: a los hombres les correspondían un metro y ochenta centímetros por cuarenta centímetros; a los niños, un metro y medio por treinta y cinco centímetros; a las mujeres, un metro y setenta centímetros por cuarenta centímetros; a las niñas, un metro y veinte centímetros por treinta y cinco centímetros. La altura entre las cubiertas era de un metro y setenta centímetros. A continuación venía una breve descripción de las condiciones sociales imperantes a bordo del barco: cómo se encadenaba a los hombres, cómo se llevaba a los esclavos a cubierta para recibir los alimentos. Se mencionaba la recientemente aprobada Ley Dolben, que limitaba el número de esclavos a transportar según el tonelaje de la embarcación, antes de que el texto volviera a la cuestión de la estiba y de ahí a «la miríada de otras aflicciones» sufridas por los esclavos: ser arrancados de su familia y su tierra natal, las «incesantes labores de la esclavitud, carentes de recompensa y esperanza» y, finalmente, la muerte prematura.

Seguidamente se explicaba que la campaña abolicionista en curso solo tenía que ver con la trata y no con la emancipación de los esclavos, como alegaban algunos falsamente, lo que lesionaría la «propiedad privada». Por el contrario, el fin de la trata traería como resultado un trato mejor para los esclavos ya existentes: «Por tanto, el valor de la propiedad privada no sufrirá ningún menoscabo, sino que se verá gratamente incrementado gracias a la abolición de la Trata».

Un penúltimo párrafo muy breve refutaba el argumento planteado por quienes apoyaban la trata de que «su supresión destruirá un gran vivero de marinos y arruinará una considerable fuente de ganancias comerciales». Las

investigaciones realizadas por Thomas Clarkson habían demostrado recientemente que la trata no era «un vivero», sino un cementerio de marinos. Además, la naturaleza precaria e incierta de ese comercio lo hacía una inversión peligrosa, en ocasiones ruinosa, para los comerciantes.

El texto concluía con un llamado al activismo. Mencionaba las investigaciones parlamentarias en curso sobre la trata y llamaba a los ciudadanos a «dar un paso al frente» y proporcionar información relevante para «arrojar las luces necesarias sobre el tema», presumiblemente, en la lóbrega cubierta inferior del *Brooks* y de otros barcos de esclavos. Terminaba apuntando a la fuerza y la capacidad de acción de un incipiente movimiento social: «[…] sería bueno que se considerara que no siempre tienen los individuos la oportunidad de cumplir un deber moral y religioso tan importante como el de esforzarse por ponerle fin a una práctica que puede describirse, sin exageración, como uno de los mayores males que existen en nuestros días sobre la tierra». El comité de Plymouth decidió que «1.500 copias de la ilustración que representa el modo en que se estiba a los esclavos en los barcos que comercian con África, con comentarios acerca de ella, sean reproducidas y distribuidas gratis».[497]

El tránsito: Filadelfia y Nueva York

Las primeras versiones del *Brooks* producidas en Filadelfia y Nueva York seguían el modelo de Plymouth en lo relativo a las imágenes y el texto. La primera fue publicada por Matthew Carey en el American Museum en mayo de 1789, y posteriormente en un tiraje de 2.500 copias como octavilla. Carey reubicó la imagen y el texto; colocó el *Brooks* en lo alto de la página apaisada, la leyenda original encima de la imagen y «Comentarios sobre la Trata» debajo. Redujo el tamaño del conjunto a unas trece pulgadas por dieciséis (treinta y tres centímetros por cuarenta), probablemente porque se publicó en una revista. El impresor de Nueva York, Samuel Wood, combinó el texto de Filadelfia y el diseño de Plymouth. Su versión era mayor que la

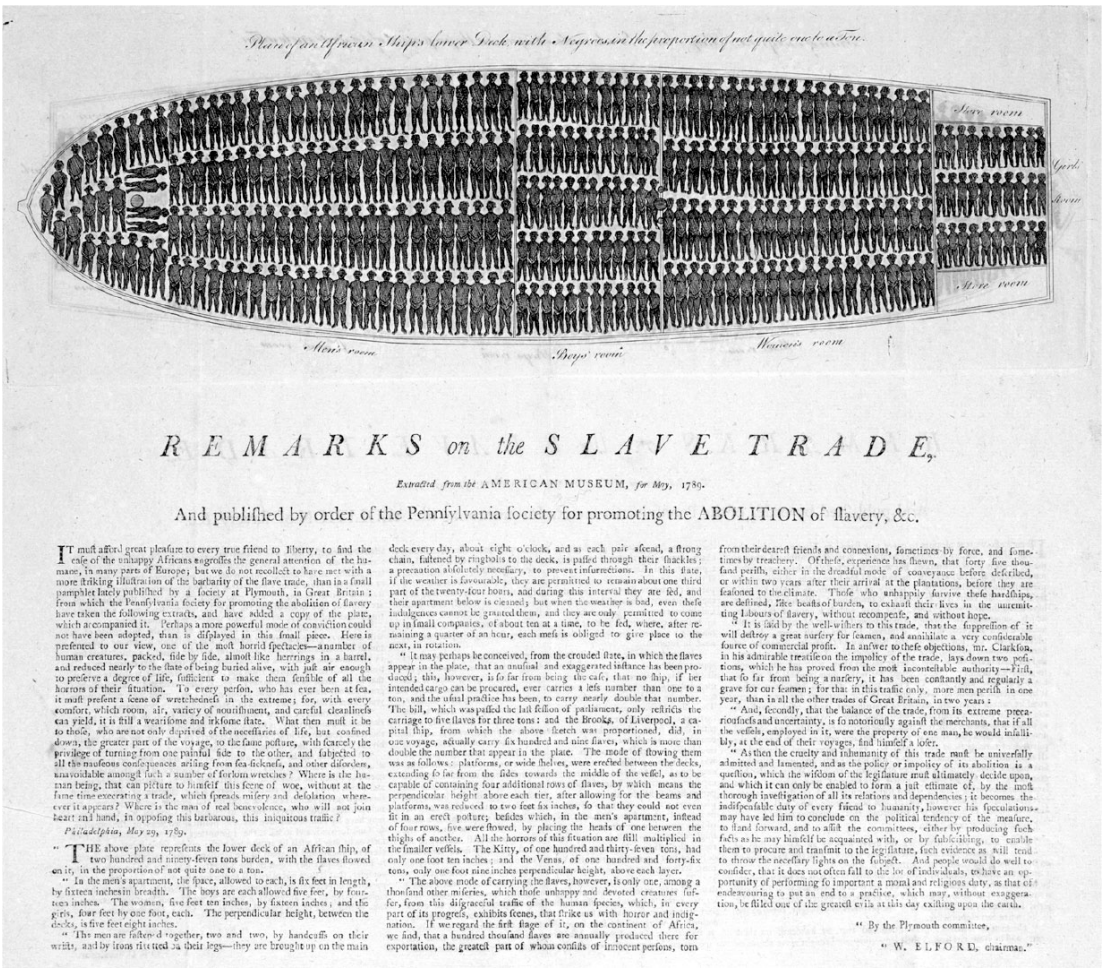
de Carey, ya que tenía aproximadamente diecinueve pulgadas por veinticuatro (cuarenta y ocho centímetros por sesenta), aunque menor que el original de Plymouth.[498]

Los impresores norteamericanos le hicieron tres cambios fundamentales al texto, dos por sustracción, uno por adición, que diferenciaron —y radicalizaron— sus variantes de la octavilla. Primero, Carey eliminó al esclavo arrodillado y excluyó por completo el párrafo que explicaba que la campaña contra la trata no implicaba la emancipación de los esclavos, y no lesionaría, sino que, por el contrario, aumentaría el valor de la propiedad privada. Seguidamente añadió un nuevo párrafo al inicio del texto para dejar claro que se trataba de la obra de la «sociedad de Pensilvania en pro de la ABOLICIÓN de la esclavitud». La octavilla se utilizaría ahora para combatir la esclavitud.

El nuevo párrafo también tenía como propósito subrayar la identificación del espectador con los «infelices africanos» a bordo del *Brooks*: «Aquí tenemos ante nuestros ojos uno de los espectáculos más horrendos: un número de criaturas humanas colocadas lado a lado, casi como arenques en un barril, y casi reducidas a la condición de ser enterradas en vida, que disponen solo del aire imprescindible para preservar un hálito de vida suficiente para hacerlas sensibles a todos los horrores de su situación». El viaje transoceánico era ya duro, como habría sabido Carey dada su emigración forzada de Irlanda a Filadelfia en 1784, pero esos «dolientes infelices» de la imagen sufrían algo muchísimo peor, hacinados, como estaban, en compartimentos reducidos, imposibilitados de sentarse o volverse y aquejados de mareos y enfermedades. De la imagen del barco, Carey escribió: «[…] no recordamos haber encontrado una ilustración más vívida de la barbarie de la trata».[499]

Una imagen «mejorada»: Londres

En *The History of the Rise, Progress, and Accomplishment of the Abolition of the African Slave-Trade by the British Parliament* (La historia del auge, progreso y logro de la abolición de la trata africana por el Parlamento británico, 1808), Thomas Clarkson comentó a propósito de la imagen del *Brooks*: «El comité de Plymouth fue el primero en sugerir la idea; pero el de Londres la mejoró». La mejora tomó la forma de un cambio espectacular y una ampliación —tanto de la imagen como del texto— en una octavilla ahora titulada, de modo más conciso, «Plan and Sections of a Slave Ship» (Plano y secciones de un barco de esclavos), que al cabo evolucionaría hasta convertirse en el más famoso «Description of a Slave Ship» (Descripción de un barco de esclavos). Todas las alteraciones realizadas en Londres reflejaban una comprensión más profunda y práctica del aspecto y el funcionamiento de los barcos de esclavos, lo que significa que incorporaban los conocimientos del propio Clarkson, quien probablemente supervisó los dibujos y sin duda escribió el nuevo texto. Su versión demostraba un acercamiento más empírico y científico al *Brooks* en todos los sentidos. El objetivo expreso era la objetividad, esto es, presentar «hechos» acerca de un barco de esclavos que no pudieran ser refutados «por los vinculados a él».[500]



Plan of an African Ships lower Deck with Negroes in the proportion of not quite one to a ton.

Men's room. Boys room. Womens room. Girls room. Mens room.

REMARKS on the SLAVE TRADE,

Extracted from the AMERICAN MUSEUM, for May, 1789.

And published by order of the Pennsylvania society for promoting the ABOLITION of slavery, &c.

IT must afford great pleasure to every true friend to liberty, to find the case of the unhappy Africans engroffes the general attention of the humane, in many parts of Europe; but we do not recollect to have met with a more ftriking illuftration of the barbarity of the ftave trade, than in a fmall pamphlet lately publifhed by a fociety at Plymouth, in Great Britain; from which the Pennfylvania fociety for promoting the abolition of flavery have taken the following extracts, and have added a copy of the plate, which accompanied it. Perhaps a more powerful mode of conviction could not have been adopted, than is difplayed in this fmall piece. Here is preferted to our view, one of the moft horrid fpectacles—a number of human creatures, packed, fide by fide, almoft like herrings in a barrel, and reduced nearly to the ftate of being buried alive, with juft air enough to preferve a degree of life, fufficient to make them fenfible of all the horrors of their fituation. To every perfon, who has ever been at fea, it muft prefent a fcene of wretchednefs in the extreme; for, with every comfort, which room, air, variety of nourifhment, and careful cleanlinefs can yield, it is ftill a wearifome and irkfome ftate. What then muft it be to thofe, who are not only deprived of the neceffaries of life, but confined down, the greater part of the voyage, to the fame poflure, with fcarcely the privilege of turning from one painful fide to the other, and fubjected to all the naufeous confequences arifing from fea-ficknefs, and other diforders, unavoidable amongft fuch a number of forlorn wretches? Where is the human being, that can picture to himfelf this fcene of woe, without at the fame time execrating a trade, which fpreads mifery and defolation wherever it appears? Where is the man of real benevolence, who will not join heart and hand, in oppofing this barbarous, this iniquitous traffic?

Philadelphia, May 29, 1789.

"THE above plate reprefents the lower deck of an African fhip, of two hundred and ninety-feven tons burden, with the ftaves ftowed on it, in the proportion of not quite one to a ton.

"In the men's apartment, the fpace, allowed to each, is fix feet in length, by fixteen inches in breadth. The boys are each allowed five feet, by fourteen inches. The women, five feet ten inches, by fixteen inches; and the girls, four feet by one foot, each. The perpendicular height, between the decks, is five feet eight inches.

"The men are fatten'd together, two and two, by handcuffs on their wrifts, and by irons rivetted on their legs—they are brought up on the main deck every day, about eight o'clock, and as each pair afcend, a ftrong chain, faftened by ringbolts to the deck, is paffed through their fhackles; a precaution abfolutely neceffary, to prevent infurrections. In this ftate, if the weather is favourable, they are permitted to remain about one third part of the twenty-four hours, and during this interval they are fed, and their apartment below is cleaned; but when the weather is bad, even thefe indulgences cannot be granted them, and they are only permitted to come up in fmall companies, of about ten at a time, to be fed, where, after remaining a quarter of an hour, each mefs is obliged to give place to the next, in rotation.

"It may perhaps be conceived, from the crouded ftate, in which the ftaves appear in the plate, that an unufual and exaggerated ftiftance has been produced; this, however, is fo far from being the cafe, that no fhip, if her intended cargo can be procured, ever carries a lefs number than one to a ton, and the ufual practice has been, to carry *nearly* double that number. The bill, which was paffed the laft feffion of parliament, only reftricts the carriage to five ftaves for three tons: and the Brooks, of Liverpool, a capital fhip, from which the above fketch was proportioned, did, in one voyage, actually carry fix hundred and nine ftaves, which is more than double the number that appear in the plate. The mode of ftowing them was as follows: platforms, or wide fhelves, were erected between the decks, extending fo far from the fides towards the middle of the veffel, as to be capable of containing four additional rows of ftaves, by which means the perpendicular height above each tier, after allowing for the beams and platforms, was reduced to two feet fix inches, fo that they could not even fit in an erect poflure; befides which, in the men's apartment, inftead of four rows, five were ftowed, by placing the heads of one between the thighs of another. All the horrors of this fituation are ftill multiplied in the fmaller veffels. The Kitty, of one hundred and thirty-feven tons, had only one foot ten inches; and the Venus, of one hundred and forty-fix tons, only one foot nine inches perpendicular height, above each layer.

"The above mode of carrying the ftaves, however, is only one, among a thoufand other miferies, which thofe unhappy and devoted creatures fuffer, from this difgraceful traffic of the human fpecies, which, in every part of its progrefs, exhibits fcenes, that ftrike us with horror and indignation. If we regard the firft ftage of it, on the continent of Africa, we find, that a hundred thoufand ftaves are annually produced there for exportation, the greateft part of whom conftis of innocent perfons, torn from their deareft friends and connexions, fometimes by force, and fometimes by treachery. Of thefe, experience has fhewn, that forty five thoufand perifh, either in the dreadful mode of conveyance before defcribed, or within two years after their arrival at the plantations, before they are feafoned to the climate. Thofe who unhappily furvive thefe hardfhips, are deftined, like beafts of burden, to exhauft their lives in the unremitting labours of flavery, without recompenfe, and without hope.

"It is faid by the well-wifhers to this trade, that the fuppreffion of it will deftroy a great nurfery for feamen, and annihilate a very confiderable fource of commercial profit. In anfwer to thefe objections, mr. Clarkfon, in his admirable treatife on the impolicy of the trade, lays down two pofitions, which he has proved from the moft inconteftable authority—Firft, that fo far from being a nurfery, it has been conftantly and regularly a grave for our feamen; for that in this traffic only, more men perifh in one year, than in all the other trades of Great Britain, in two years:

"And, fecondly, that the balance of the trade, from its extreme precarioufnefs and uncertainty, is fo notoriously againft the merchants, that if all the veffels, employed in it, were the property of one man, he would infallibly, at the end of their voyages, find himfelf a lofer.

"As then the cruelty and inhumanity of this trade muft be univerfally admitted and lamented, and as the policy or impolicy of its abolition is a queftion, which the wifdom of the legiflature muft ultimately decide upon, and which it can only be enabled to form a juft eftimate of, by the moft thorough inveftigation of all its relations and dependencies; it becomes the indifpenfable duty of every friend to humanity, however his fpeculations may have led him to conclude on the political tendency of the meafure, to ftand forward, and to affift the committees, either by producing fuch facts as he may himfelf be acquainted with, or by fubfcribing, to enable them to procure and tranfmit to the legiflature, fuch evidence as will tend to throw the neceffary lights on the fubject. And people would do well to confider, that it does not often fall to the lot of individuals, to have an opportunity of performing fo important a moral and religious duty, as that of endeavouring to put an end to a practice, which may, without exaggeration, be ftiled one of the greateft evils at this day exifting upon the earth.

"By the Plymouth committee,

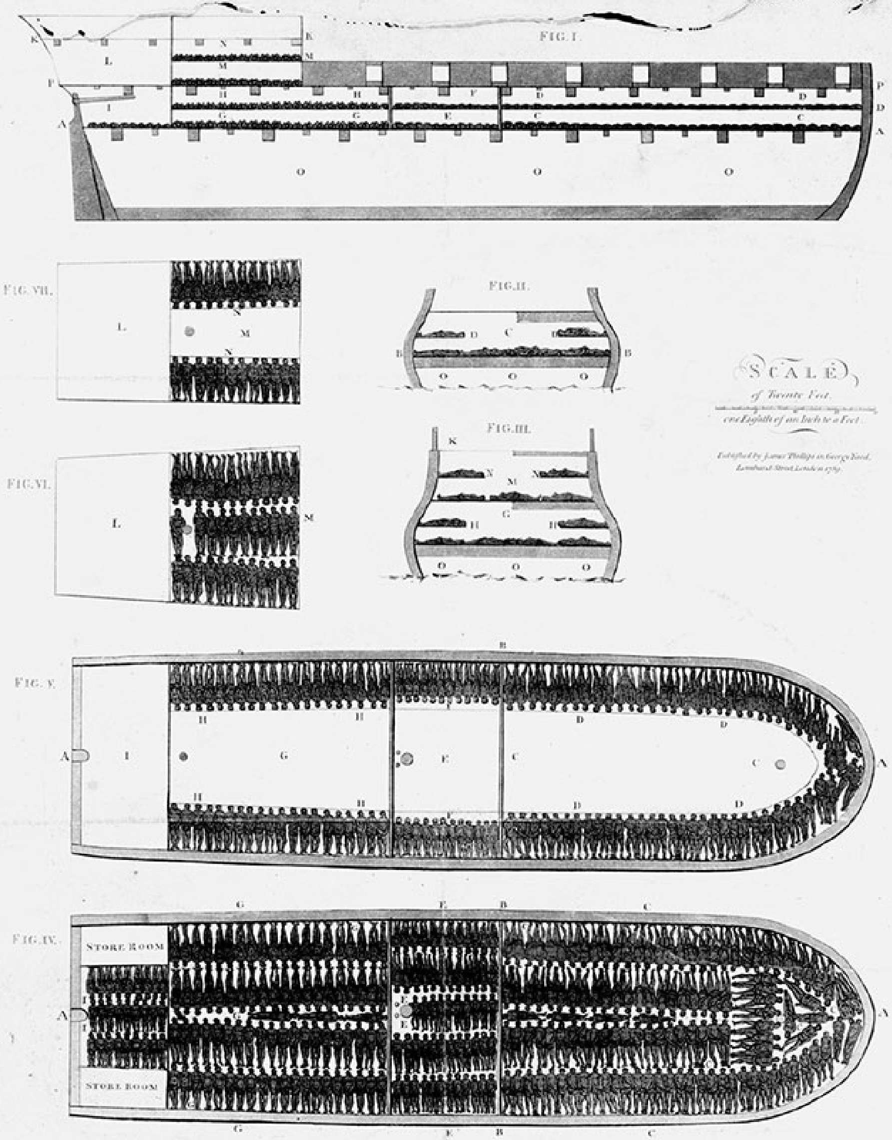
"W. ELFORD, chairman."

The *Brooks*, Filadelfia.

La única vista de la cubierta inferior del *Brooks* que aparecía en la ilustración de Plymouth fue sustituida por siete vistas: un corte lateral (o «longitudinal») de todo el barco; dos vistas de arriba hacia abajo de la cubierta inferior, en una de las cuales se mostraba el ordenamiento de los cuerpos sobre las planchas de la cubierta, y en la otra los ubicados en las plataformas construidas setenta y seis centímetros por encima de ella; dos vistas similares de la media cubierta hacia la popa de la embarcación; y dos vistas transversales que mostraban la configuración vertical de las cubiertas y las plataformas. La cantidad de texto debajo de las imágenes se duplicó: de dos columnas de 1.200 palabras pasó a cuatro columnas de 2.400

palabras. La octavilla mantenía sus grandes dimensiones —aproximadamente, veinte pulgadas por treinta (cincuenta centímetros por setenta y uno)— y las imágenes del barco ocupaban más espacio: unas dos terceras partes del total. El *Brooks* contenía ahora a 482 hombres, mujeres, niños y niñas, como le permitía la Ley Dolben. Cada uno ocupaba el lugar asignado en el compartimento adecuado.[501]

PLAN AND SECTIONS OF A SLAVE SHIP.



The PLAN and SECTIONS annexed exhibit a slave ship with the slaves stowed.* In order to give a representation of the trade against which no complaint of exaggeration could be brought by those concerned in it, the *Brooks* is here described, a ship well known in the trade, and the first mentioned in the report delivered to the House of Commons last year by Captain Parrey, who was sent to Liverpool by Government to take the dimensions of the ships employed in the African slave trade from that port. These plans and sections are on a scale of the 8th of an inch to a foot.

DIMENSIONS OF THE SHIP.

	Feet	Inches
Length of the *Lower Deck*, gratings and bulk-heads included at AA	100	0
Breadth of *Beam* on the *Lower Deck* inside, BB	25	4
Depth of *Hold*, OOO from ceiling to ceiling	10	0
Height between decks from deck to deck	5	8
Length of the *Mens Room*, CC on the lower deck	46	0
Breadth of the *Mens Room*, CC on the lower deck	25	4
Length of the *Platform*, DD in the mens room	46	0
Breadth of the *Platform* in mens room on each side	6	0
Length of the *Boys Room*, EE	13	9
Breadth of the *Boys Room*	25	0
Breadth of *Platform*, FF in boys room	6	0
Length of *Womens Room*, GG	28	6
Breadth of *Womens Room*	23	6
Length of *Platform*, HH in womens room	28	6
Breadth of *Platform* in womens room	6	0
Length of the *Gun Room*, II on the lower deck	10	6
Breadth of the *Gun Room* on the lower deck	12	0
Length of the *Quarter Deck*, KK	33	6
Breadth of *Quarter Deck*	19	6
Length of the *Cabin*, LL	14	0
Height of the *Cabin*	6	2
Length of the *Half Deck*, MM	16	6
Height of the *Half Deck*	6	2
Length of the *Platform*, NN on the half deck	16	6
Breadth of the *Platform* on the half deck	6	0
Upper deck, PP		

Nominal tonnage	— —	297
Supposed tonnage by measurement		320
Number of seamen	—	45

The number of slaves which this vessel actually carried appears from the accounts given to Captain Parrey by the slave-merchants themselves as follows:

Men	—	—	351	Total 609
Women	—	—	127	
Boys	—	—	90	
Girls	—	—	41	

The room allowed to each description of slaves in this plan is:

To the Men 6 feet by 1 foot 4 inches.
Women 5 feet 10 in. by 1 foot 4 in.
Boys 5 feet by 1 foot 2 in.
Girls 4 feet 6 in. by 1 foot.

* This is the usual manner of stowing the slaves, but it varies according to the position of the ship, and the tonnage of different commanders.

With this allowance of room the utmost number that can be stowed in a vessel of the dimensions of the *Brooks*, is as follows, (being the number exhibited in the plan) and is 1½ to a ton, viz. †

			On the Plan.	Actually carried.
Men—on the lower deck, at CC		124	190	351
Ditto on the platform of ditto, CC DD		66		
Boys—lower deck EE	— —	58	82	90
Ditto—platform FF	— —	24		
Women—lower deck, GG	—	83	183	127
Ditto—platform, HH	— —	40		
Women Half deck, MM	—	36		
Platform ditto, NN	—	24		
Girls Gun room, II	— —		27	41
General total			482	609

The principal difference is in the men. It must be observed, that the men, from whom only insurrections are to be feared, are kept continually in irons, and must be stowed in the room allotted for them, which is of a more locate confinement than the rest.

In this ship the number of men actually carried was	—	351
The number of men stated in the plan at 1 foot 4 inches each		190
Difference	—	161

As the ship on this plan would stow 41 women boys and girls in the places here allotted them more than she did carry, supposing that number of men taken from the mens room, and placed in their stead, this will reduce the number of men to 309 in the mens room; of course the room allowed them, instead of being 16 inches as in the plan, was in reality only 10 inches each; but of the whole number 351 were stowed in the same room, they had only 9 inches each to lay in.

The men therefore, instead of lying on their backs, were placed, as is usual, in full ships, on their sides, or on each other. In which last situation they are not unfrequently found dead in the morning.

The longitudinal section, fig. I. shews the manner in which the slaves were placed on all the decks and platforms, which is also further illustrated by the transverse sections, fig. II. and III. By which it appears, that the height between the decks is 5 feet 8 inches, which, allowing 2 inches for the platform and its bearers, makes the height between the decks and the platform 2 feet 9 inches; but the beams and their knees, with the carlings, taking 4 inches on an average, this space is unequally divided, and above or under the platform cannot be estimated at more than 2 feet 7 inches; so that the slaves cannot, when placed either on or under the platform, relieve themselves by sitting up; the very short ones excepted, nor can they, except on board the larger vessels. The average of nine vessels measured by Captain Parrey, being mostly large ships, was only 5 feet 2 inches. The height of the Venus between decks was 4 feet 2 inches; of the Kitty, 4 feet 4 inches, both of which had platforms. In these smaller vessels therefore they have not 2 feet under or upon the platforms.

In fig. 1. under the upper deck PP, and the lower deck AA, the beams and the intervening carlings are represented by shaded squares. The beams are also introduced on one side of the transverse sections II. and III. in order to shew the space which a slave placed under a beam has to lie and breathe in.

† It must be noted, that every possible advantage of stowing is allowed in the plan. [illegible]

It may be expected, from this mode of packing a number of our fellow-creatures, used in their own country to a life of ease, and from the anguish of mind their situation must necessarily create, that many of them fall sick and die. Instances sometimes occur of horrible mortality. The average is not less than a 5th, or 20 per cent. The half deck is sometimes appropriated for a sick birth; but the *men slaves* are seldom indulged the privilege of being placed there, till there is little hope of recovery. The slaves are never allowed the least bedding, either sick or well; but are stowed on the bare boards, from the friction of which, occasioned by the motion of the ship, and their chains, they are frequently much bruised; and in some cases the flesh is rubbed off their shoulders, elbows, and hips.

It may not be improper to add a short account of the mode of securing, airing, and exercising the slaves.

The women and children are not chained, but the men are constantly chained two and two, the right leg of one to the left leg of the other, and their hands are secured in the same manner.

They are brought up on the main deck every day, about eight o'clock, and as each pair ascend, a strong chain, fastened by ring-bolts to the deck, is passed through their shackles; a precaution absolutely necessary to prevent insurrections.—In this state, if the weather is favourable, they are permitted to remain about one-third part of the twenty-four hours, and during this interval they are fed, and their apartment below is cleaned; but when the weather is bad, even these indulgences cannot be granted them, and they are only permitted to come up in small companies, of about ten at a time, to be fed, where after remaining a quarter of an hour, each mess is obliged to give place to the next in rotation.

In very bad weather, some are unavoidably brought on deck: there being no other method of getting water, provisions, &c. out of the hold, but by removing those slaves who lie on the hatch-ways. The consequence of this violent change from their rooms, which are inconceivably hot, to the wind and rain, is their being attacked with coughs, swellings of the glands of the neck, fevers, and dysenteries; which are communicated by infection to the other slaves, and also to the sailors.

The only exercise of the men-slaves is their being made to jump in their chains; and this, by the friends of the trade, is called *dancing*.

To persons unacquainted with the mode of carrying on this system of trading in human flesh, these Plans and Sections will appear rather a fiction, than a real representation of a slave-ship. They will probably object, that there is no room for stowing cables, and such other articles and stores as are usually placed between decks. In a slave ship (i. e. a full one) these articles are either deposited in the hold, or piled upon the upper deck; and from thence, in case of bad weather, or accidents, no small confusion is occasioned.—It may be also said, the slaves are placed so very close, that there is not room for the surgeon to visit and assist them: the fact is, that when the surgeon goes amongst them, he picks out his way as well as he can, by stepping between their legs. He frequently finds it to be impossible to afford them that relief which an humane man (and such there are even in this trade) would willingly give them. When attacked with fluxes, their situation is scarcely to be described. To give an instance, (as related by an eye-witness) as it serves to convey some idea, though a very faint one, of the sufferings of those unhappy beings whom we wantonly drag from their native country, and doom to perpetual labour and captivity: "Some wet and blowing weather having occasioned the port-holes to be shut, and the grating to be covered, fluxes and fevers among the negroes ensued. While they were in this situation, my profession requiring it, I frequently went down among them, till at length their apartments became so extremely hot, as to be only sufferable for a very short time. But the excessive heat was not the only thing that rendered their situation intolerable. The deck, that is, the floor of their rooms, was so covered with the blood and mucus which had proceeded from them in consequence of the flux, that it resembled a slaughter-house. It is not in the power of the human imagination to picture to itself a situation more dreadful or disgusting. Numbers of the slaves having fainted, they were carried upon deck, where several of them died, and the rest were, with difficulty, restored. It had nearly proved fatal to me also."*

Another objection which may be stated, is, that here no room is allowed for the sailors hammocks. In slave ships, while the slaves are on board, the sailors have no other lodging than the bare decks, or (in large ships) the tops. From this exposure, they often are wet for a long time together, the rains in those climates being frequent and extremely heavy. There is in wet weather a tarpawling placed over the gratings: if the sailors to shelter themselves creep under this, they are exposed to the noisome and infectious effluvia which continually exhale from the slaves below.

It appeared from the evidence given by the slave merchants last year before the House of Commons, that the employment of the seamen, viz. boating up the rivers after the negroes, guarding them on board, cleaning the vessel, &c. is of a nature offensive and dangerous beyond that of seamen in other services, and that the small-pox, measles, flux, and other contagious disorders, are frequent on board such ships.

It is therefore boldly said by the well-wishers to this trade, that the suppression of it will destroy a great nursery for seamen, and annihilate a very considerable source of commercial profit.—The Rev. Mr. Clarkson, in his admirable essay on the Impolicy of the Trade, has proved from the most incontestible authority, that so far from being a nursery, it has been constantly and regularly a grave for our seamen; *for that in this traffick only, a greater proportion of men perish in ONE year, than in all the other trades of Great Britain in TWO years.*

Besides the time spent on the coast to complete their cargoes, which sometimes lasts several months, the slaves are from six to eight weeks on their passage from thence to the West-Indies.

Now let any person reflect on the situation of a number of these devoted people, thus managed and thus crammed together, and he must think it dreadful, even under every favourable circumstance of an humane captain, an able surgeon, fine weather, and a short passage. But when to a long passage are added, inhuman treatment, scanty and bad provisions, and rough weather, their condition is indeed beyond description. So destructive is this traffick in some circumstances, particularly in bad weather, when the slaves are kept below, and the gratings covered with tarpawlings, that a Schooner, which carried only 140 slaves, meeting with a gale of wind which lasted eighteen hours, no less than 50 slaves perished in that short space of time.

As soon the inhumanity of this trade must be universally admitted and lamented, people would do well to consider, that it does not often fall to the lot of individuals, to have an opportunity of performing so important a moral and religious duty, as that of endeavouring to put an end to a practice, which may, without exaggeration, be stiled one of the greatest evils at this day existing upon the earth.

* Falconbridge's Account of the Slave Trade, page 31.

LONDON: PRINTED BY JAMES PHILLIPS, GEORGE-YARD, LOMBARD-STREET. [illegible]

Las nuevas imágenes del *Brooks* llevaban la impronta de un momento y un proceso de transformación específicos. Durante la última parte del siglo XVIII y la primera del XIX, la construcción de embarcaciones en Inglaterra estaba dejando de ser un oficio para convertirse en una industria moderna. El arte y los misterios del constructor estaban siendo interpelados y «mejorados» por quienes seguían las nuevas leyes de la ciencia. El plano y las secciones del *Brooks* realizados por el comité de Londres, como ha señalado el crítico cultural Marcus Wood, estaban confeccionados en el estilo «ilustrado». Estaban dibujados de manera que se asociaba, por ejemplo, con la Society for the Improvement of Naval Architecture (Sociedad por la Mejora de la Arquitectura Naval), fundada alrededor de esa misma época con el fin de organizar la cooperación internacional para el bien público en el área de la nueva ciencia de la construcción de barcos.[502]

El enfoque empírico y científico también se evidenciaba en el texto ampliado, la primera mitad del cual estaba dedicado a la cuestión práctica de la estiba de cuerpos humanos en el *Brooks*. El informe del capitán Parrey sobre el barco era muy preciso en sus detalles: el texto incluía sus veinticinco mediciones del largo, el ancho y la altura en las siete vistas; el tonelaje (297 nominal, 320 por medición); el número de marineros recientemente empleados (45); el número de esclavos recientemente transportados (609), divididos por categorías: hombres (351), mujeres (127), niños (90), niñas (41). Se especificaba la cantidad de espacio del que disponía cada individuo de las distintas categorías, y a continuación aparecía un cálculo de cuántas personas podían estibarse en cada parte de la nave, comparando las cifras hipotéticas con las reales. Seguidamente aparecía un análisis detallado de la altura y el «espacio por sobre las cabezas» en las cubiertas, en el que se mostraba que los baos (las carlingas)

y las plataformas reducían el espacio vertical a setenta y cinco centímetros, lo cual no le permite a un adulto sentarse. Se enfatizaba que el diagrama presentaba un mínimo de hacinamiento, ya que solo consideraba 482 esclavos, y no los 609 realmente transportados por el *Brooks*, y que no dejaba espacio en los compartimentos para las «tinas de deyecciones» ni los «montantes que sostienen la plataforma y las cubiertas». Además, dejaba más espacio entre los esclavos de lo que se permitía en la práctica, según las observaciones de Parrey y de varios delegados de Liverpool que declararon ante la Cámara de los Comunes. Era, por tanto, una subestimación gráfica. [503]

La segunda mitad del texto londinense pasaba de la organización social del espacio en el barco (y de un análisis explícito del *Brooks*) a la experiencia de los esclavos a bordo, y alentaba a identificarse de manera directa con los sufrimientos de «nuestros prójimos», cuyos cuerpos eran macerados y cuya piel quedaba en carne viva por la fricción de las cadenas y de las planchas de madera debido al balanceo del barco. Se hacía una breve descripción de las rutinas cotidianas de la vida de a bordo (alimentarse, «tomar el aire» y «bailar») y de las enfermedades y la muerte. Se analizaba la mortalidad con el empleo de estadísticas y de las declaraciones de un testigo presencial, el doctor Alexander Falconbridge, quien describía de manera vívida los horrores de la vida bajo cubierta, en especial durante brotes de enfermedades que hacían que las cubiertas de los barcos semejaran «mataderos». «No puede la imaginación humana —explicaba Falconbridge— representarse una situación más terrible o repugnante».[504]

La columna final estaba dedicada a las condiciones de vida de los marineros. En los barcos de esclavos, con su situación de hacinamiento, no disponían de espacio adecuado para dormir; estaban expuestos a los efluvios que emanaban de la cubierta inferior; y muchos enfermaban y morían, lo que hacía de la trata no un vivero, sino «constante y

regularmente, una tumba para nuestros marinos». El texto londinense, como los reproducidos en Filadelfia y Nueva York, eliminaba el párrafo acerca de la protección de la «propiedad privada», pero mantenía la oración final en la que se instaba a los lectores a emprender acciones para abolir el pérfido comercio de esclavos.[505]

«Conocimientos náuticos de primera»

En junio de 1787, menos de un mes después de la fundación en Londres del comité en pro de la abolición, Clarkson y sus colegas se enfrentaron a un dilema. Estaban decididos a abolir la trata, pero no sabían mucho acerca de ella. Clarkson había escrito en Cambridge una tesis de maestría sobre la esclavitud, pero sus fuentes eran limitadas, y no bastaba para aleccionar al público ni a los miembros del Parlamento: las audiencias parlamentarias, de cuya realización ya se oían rumores, «no podían celebrarse sin evidencias». El comité decidió el 12 de junio que Clarkson se trasladara a Bristol, Liverpool y a cualquier otro lugar donde pudiera «recoger Información sobre el Tema de la Trata».[506]

Clarkson elaboró una estrategia para recoger evidencia. Se presentaría como un historiador, un historiador social. Iría a los salones de los comerciantes y a las aduanas de Bristol y Liverpool, donde se sumergiría en registros históricos como las listas del personal de las embarcaciones, a partir de las cuales podría calcular las tasas de mortalidad. Reuniría los nombres de veinte mil marineros para saber qué había sido de ellos. Recopilaría documentos tales como acuerdos y contratos laborales, tanto impresos como manuscritos, mediante los cuales exploraría las condiciones del empleo marítimo. Y, lo que era más importante, registraría los muelles en busca de personas a las cuales entrevistar. Clarkson asumió una aproximación basada en el método de la historia oral, que, de modo inesperado, se convirtió en una historia desde abajo.

Clarkson inició su recorrido de los puertos el 25 de junio de 1787; su primera parada fue en Bristol. Tuvo un momento inicial de desesperación al llegar a la ciudad y darse cuenta súbitamente de las fuerzas a las que se enfrentaba. Temía el poder de los ricos, de las personas interesadas en su propio bienestar, a las que sabía que tendría que enfrentarse. Previó que lo perseguirían cuando intentara recolectar información. Incluso llegó a preguntarse «si saldré de esto con vida». Algunos de sus compañeros, los activistas londinenses, debieron preguntarse lo mismo, porque en el curso de las siguientes semanas les escribieron a amigos de Bristol para inquirir si Clarkson todavía estaba entre los vivos.[507]

Inicialmente, Clarkson buscó a los cuáqueros y a otros aliados para que le dieran apoyo durante la visita. Pero las personas con las que en realidad quería hablar eran testigos creíbles, «respetables», comerciantes y capitanes de barco que conocieran de primera mano el comercio de esclavos. No obstante, cuando esas personas se enteraban de sus intenciones, lo evitaban. Al pasar junto a él en las calles, cruzaban a la otra acera como si, rememoraba Clarkson, «yo hubiera sido un lobo, un tigre o algún otro peligroso depredador». Los propietarios de embarcaciones y los comerciantes les prohibieron a sus empleados hablar con él. Clarkson pronto se vio «obligado a abandonar toda esperanza de obtener informaciones en esos predios». Se vería forzado a volverse a las únicas otras personas que tenían experiencias y conocimientos concretos sobre el tema: los marineros comunes.[508]

Clarkson registró en un diario personal sus primeros encuentros con marineros de la trata. Al atravesar el río Avon el 3 de julio, «vi un Bote con el nombre de África pintado en la popa». Clarkson les dio una voz a los marineros y les preguntó si eran del barco negrero *Africa*, a lo que respondieron que sí. A continuación les preguntó si no tenían miedo de ir a África, habida cuenta de la alta tasa de mortalidad de los marineros. La respuesta revelaba una mentalidad de fatalismo cosmopolita. Un hombre le

explicó: «Si es mi Destino morir en África, así será, y si no lo es, no moriré aunque vaya. Y si mi Destino es vivir, tanto vale que viva allá como en cualquier otro sitio». La conversación versó a continuación sobre un barco negrero llamado *Brothers*, anclado en Kingroad y listo para hacerse a la mar. Llevaba demora porque el capitán Hewlett, «un cruel Bribón», enfrentaba dificultades para reunir una tripulación. Un grupo grande de marineros se había enrolado, tanteado el carácter de su nuevo jefe y desertado de inmediato. Clarkson anotó esa información. Podría haber anotado también que su propio aprendizaje entraba en una nueva fase.[509]

Clarkson reflexionó posteriormente sobre la importancia de ese encuentro:

> Soy incapaz de describir mis sentimientos al ver a esos pobres Hombres del *Africa*. Eran siete en total —todos jóvenes, de unos 22 o 23 años, y muy robustos—, todos Marineros; y creo que eran los hombres de mejor constitución que he conocido; estoy seguro de que nadie es capaz de describir lo que sentí cuando reflexioné que algunos de ellos estaban condenados, y que fuera cual fuese su ánimo ahora, no volverían a ver su Tierra natal. Pensé también en cuánto menguaba la gloria de la Bandera británica con la destrucción de esos Nobles Hombres que se veían tan fuertes, robustos y resistentes, y a la vez tan animosos como para permitirnos desafiar a la Marina de nuestros enemigos franceses.

Con un toque de homoerotismo y de sentimientos nacionalistas estimulados por esos «pilares del Estado», a partir de ese momento Clarkson colocaría a los marineros y su experiencia en el centro del movimiento abolicionista. Cada vez dependió más de ellos en su búsqueda de evidencias e información, en su búsqueda de luces que iluminaran la cubierta inferior de los barcos de esclavos.

Clarkson pronto conoció a su primer informante, John Dean, un marinero negro cuya espalda lacerada era una espantosa evidencia de las torturas sufridas cuando trabajaba a bordo de un barco de esclavos. Conoció a un tabernero irlandés de apellido Thompson que lo llevó a recorrer Marsh Street entre la medianoche y las 3:00 a. m. y a visitar los mesones de los marineros, desbordantes de «música, baile, escándalo, ebriedad y

blasfemias». Conoció a marineros cojos, ciegos, aquejados de úlceras y de fiebres. Supo del asesinato de William Lines a manos del primer oficial del *Thomas*. Siguió el rastro a los miembros de la tripulación y recogió evidencias suficientes para lograr que arrestaran al oficial y lo llevaran a juicio en el Mayor's Court, donde lo único que recibió de los «comerciantes de esclavos» presentes fueron «miradas de indignación». Esa hostilidad desembozada atemorizó a los opositores de la esclavitud de las clases medias de Bristol, que «temían salir a la luz abiertamente». Pero los marineros acudían en tropel para describirle al abolicionista sus «distintas escenas de barbarie». Clarkson al fin había encontrado a «quienes conocían personalmente los horrores del comercio de esclavos».[510]

Clarkson se enteró de que el barco negrero *Alfred* acababa de regresar a puerto con un hombre de apellido Thomas que había sufrido heridas graves a manos del capitán Edward Robe. Tras una prolongada búsqueda, encontró a Thomas en una pensión, en muy malas condiciones. Tenía las piernas y el cuerpo envueltos en una franela para aliviar sus heridas. Presa del delirio, Thomas no lograba descifrar quién era Clarkson. La presencia de un desconocido le producía miedo y agitación. ¿Se trataba de un abogado? Clarkson escribió que le había preguntado repetidamente «si yo había ido con Intenciones de ponerme de Parte del Capitán Robe». ¿Había ido a matarlo? «Le contesté que no [y le dije] que había ido a ponerme de su [parte] y a castigar al Capitán Robe». Thomas no lograba entenderlo, tal vez por el estado de confusión en que se encontraba, tal vez porque no lograba imaginar que un caballero se pusiera de su parte. Imposibilitado de entrevistarlo, Clarkson recogió las informaciones que pudo de sus compañeros de barco. Robe había golpeado a Thomas con tanta frecuencia que este había intentado suicidarse saltando por la borda a aguas infestadas de tiburones. Salvado por sus compañeros, el capitán lo encadenó en la cubierta, donde continuaron las palizas. Thomas murió poco tiempo después de la visita de Clarkson, pero la imagen del asistente del cirujano

víctima del abuso y privado de sus facultades mentales persiguió al abolicionista «día y noche». Encuentros como ese encendieron «en mí un fuego de indignación».[511]

Liverpool —el hogar de Joseph Brooks hijo y del *Brooks*— le resultaría aún más difícil, como cabía esperar de un puerto con cuatro veces más barcos de esclavos que Bristol. Cuando cundió la voz de que había llegado a la ciudad un hombre que quería abolir la trata —y, por ende, destruir la «gloria» de la ciudad— y que, además, cenaba todas las noches en el King's Arms, los curiosos iban a verlo y conversar con él, sobre todo los comerciantes de esclavos y los capitanes. Entablaban animados debates con Clarkson, que pronto degeneraban en insultos y amenazas. Clarkson se alegraba de tener a su lado al doctor Alexander Falconbridge, un abolicionista y «hombre atlético y de aspecto resuelto» que había participado en cuatro viajes de compra de esclavos y podía aportar pujanza a las discusiones en más de un sentido. Cada vez que Clarkson salía de noche, Falconbridge lo acompañaba, siempre «bien armado». Cartas anónimas amenazaban de muerte a Clarkson si no abandonaba la ciudad de inmediato. No solo se negó a marcharse, sino que no cambió de alojamiento, dado que ello les delataría «un temor poco viril a mis visitantes» y perjudicaría a la causa.[512]

La mayoría de los comerciantes de esclavos y capitanes de Liverpool comenzaron a evitar a Clarkson, y los que no lo evitaban trataban de matarlo. Una tarde de tormenta, un grupo de ocho o nueve hombres (dos o tres de los cuales había visto en el King's Arms) trataron de tirarlo al agua desde la punta de un muelle. No se desanimó; por el contrario, se sintió más decidido que nunca. Clarkson pronto reunió lo que creía que eran evidencias suficientes para llevar a juicio al comerciante, el capitán y el oficial responsables del asesinato de un marinero llamado Peter Green, pero sus amigos de Liverpool entraron en pánico ante esa posibilidad, y juraron que «me harían pedazos y quemarían la casa donde me alojaba». El

abolicionista doctor James Currie criticó a Clarkson por preferir el testimonio de «los marineros de la más baja clase» al de ciudadanos virtuosos. El problema consistía en que las personas «respetables» opuestas a la esclavitud, como Currie, vivían aterrorizadas por los poderosos comerciantes de esclavos y no se atrevían a hablar en voz alta. Lo mismo había sucedido en Bristol.[513]

Mientras tanto, en los muelles se había corrido la voz sobre la presencia y los propósitos de Clarkson, y los marineros empezaron a acudir al King's Arms en parejas y grupos de tres para contar sus brutales historias de maltratos. Clarkson escribió: «[…] aunque nadie más se me acercaba para darme información sobre la trata, estos [marineros] siempre se mostraron dispuestos a hablarme y contarme sus quejas, aunque fuera con la esperanza de obtener una compensación». Al final, Clarkson ayudó a los marineros a iniciar nueve procesos legales en Bristol y Liverpool. Ninguno de ellos llegó a los tribunales, pero en todos Clarkson se las ingenió para obtener una compensación monetaria para los marineros víctimas de abusos o sus familias. Hizo posibles esas pequeñas victorias manteniendo a diecinueve testigos, todos marineros, de su bolsillo, para garantizar que las pruebas necesarias estuvieran a mano y no en un barco en medio del Atlántico. Sobre la base de la violencia de que habían sido víctimas los marineros, llegó a la conclusión de que la trata era «un sistema bárbaro de principio a fin».[514]

Escribiendo de sí mismo en tercera persona, Clarkson resumió su experiencia con los marineros de Bristol y Liverpool: «Cierta persona, carente de toda relación con la ley, recibió nada menos que sesenta y tres solicitudes en tres meses de que obtuviera compensación para marineros que habían sido víctimas de la ferocidad de los oficiales de sus respectivos barcos». Solo dos no habían trabajado en barcos esclavistas. A Clarkson no solo le impresionaron las historias, sino también las condiciones físicas de quienes las contaban. Al explicar en el prefacio del folleto las

informaciones que había recibido de John Dean y otros marineros, escribió: «También tuve evidencias visuales, siempre que el espectáculo de sus cuerpos destrozados se admita como prueba».[515]

Casi todo lo que hizo Clarkson en el movimiento abolicionista en los años siguientes llevó la impronta de sus tratos con esos marineros. Los conocimientos sobre ellos y obtenidos de ellos ocuparon un espacio importante en sus *An Essay on the Impolicy of the African Slave Trade* (Un ensayo sobre la falta de política en la trata africana), publicado en julio de 1788, y *An Essay on the Comparative Efficiency of Regulation or Abolition as applied to the Slave Trade* (Un ensayo sobre la eficiencia comparada de regulación o abolición aplicada al comercio de esclavos), que vio la luz en abril de 1789. Pero quizás lo más importante en este sentido fue una compilación de veintidós entrevistas a marinos, titulada *The Substance of the Evidence of Sundry Persons on the Slave-Trade Collected in the Course of a Tour Made in the Autumn of the Year 1788* (La sustancia de la evidencia de varias personas en el comercio de esclavos recopilada en el curso de un viaje hecho en el otoño del año 1788), publicada en abril de 1789, en el mismo momento en que el comité de Londres preparaba su «Plan and Sections of the Slave Ship». Ambos materiales se les distribuyeron a todos los parlamentarios antes de la votación sobre la trata programada para el 11 de mayo. Dieciséis de los entrevistados habían trabajado en barcos de esclavos, y los otros seis la habían observado de cerca, la mayoría de ellos durante viajes de servicio a África en la Marina Real. La mitad de los que habían trabajado en barcos negreros lo habían hecho en el nivel más bajo de la jerarquía del barco, como marineros comunes o grumetes (aprendices). Dos habían sido capitanes, y seis, oficiales o trabajadores cualificados (aunque tres de estos habían comenzado en los peldaños más bajos de la escala laboral).[516]

Resulta instructivo comparar la imagen y el texto del *Brooks* con las entrevistas a los marinos, porque allí, en todos sus lúgubres detalles, está la

información que el comité de Londres le encargó a Clarkson que encontrara en junio de 1787. Marinero tras marinero, le habían explicado la disposición de las cubiertas de un barco de esclavos: la bodega, la cubierta inferior, la cubierta principal; cómo se encadenaba a los esclavos varones; cómo se estibaba a los esclavos bajo cubierta; cómo se los alimentaba, se los vigilaba y se los obligaba a «bailar» para que se ejercitaran; cómo el malestar, las enfermedades y la gran cantidad de muertes eran el destino común de esclavos y marinos. Los marineros le hicieron ver a Clarkson que la trata no era «un vivero» de hombres de mar, como insistían quienes abogaban por ella, sino un cementerio de marinos. Resulta de la mayor importancia que casi todos los hechos que aparecen en el texto que acompaña la imagen del *Brooks* provienen de las entrevistas que Clarkson les realizó a los marineros en el período inmediatamente anterior a la concepción, la publicación y la circulación de la octavilla.[517]

Había una cruel ironía en la adopción del marinero como objeto de compasión en las filas del creciente movimiento abolicionista. Los marineros perpetraban muchos de los horrores de la trata. No hay duda de que Clarkson y los miembros del comité de Londres también subrayaron la horrorosa situación de «los vejados africanos», pero no eran sus historias sobre el barco esclavista y el cruce del Atlántico las que reunían, como podrían haber hecho fácilmente en Londres, Liverpool y Bristol en la época. La experiencia de los esclavos era, después de todo, la historia más profunda desde abajo (literalmente desde debajo de la cubierta), y de hecho parecería que Olaudah Equiano entendió muy bien tanto la exclusión como la consiguiente necesidad de que se oyera una voz africana cuando publicó su influyente autobiografía, *Narración de la vida de Olaudah Equiano, el Africano, escrita por él mismo* (1789). Al insistir en la triste suerte de los marineros, Clarkson y sus correligionarios del movimiento abolicionista apostaban a que el Gobierno y el público británicos respondieran a un llamamiento hecho en nombre de la raza y la nación. Aun así, era una

apuesta arriesgada, porque utilizar como fuentes a marineros los exponía a un feroz ataque clasista. Un observador escribió que cuando el marinero Isaac Parker se presentó a declarar en las audiencias de la Cámara de los Comunes en marzo de 1790, «toda la Comisión rompió a reír». Los miembros que estaban a favor de la esclavitud le preguntaron burlonamente a William Wilberforce, líder de la abolición en el Parlamento, si «traería a quienes cuidaban, barrían y baldeaban los barcos a competir con nuestros almirantes y hombres de honor. ¡Ya es hora de que termine con sus evidencias!». Sin dejarse intimidar, y empleando oraciones breves y sencillas, Parker describió, entre otras cosas, los azotes, la tortura y la muerte a manos del capitán Thomas Marshall del niño esclavo que se negaba a comer a bordo del *Black Joke* en 1764. Como docenas de otros marineros, Parker le reprochó la verdad al poder; su detallada declaración condenaba la trata como no lo podría haber hecho nunca una abstracta denuncia moral.[518]

Thomas Clarkson, un ministro joven y algo ingenuo procedente de la clase media y educado en Cambridge, se enfrentó cara a cara con la lucha de clases que se libraba en los barcos y los muelles de los puertos de la trata. Se sumó a ella sin miedo, del lado de los marineros. Al hacerlo, ganó credibilidad entre los marineros y obtuvo conocimientos que le resultaron inapreciables al movimiento abolicionista. Encontró a los desertores, los inválidos, los rebeldes, los marginados, los que cargaban culpas en la conciencia, en resumen, a los disidentes que conocían la trata desde adentro y tenían escalofriantes historias que contar sobre ella. Empleó esas historias para convertir la trata, que para la mayoría era una noción abstracta y distante, en algo concreto, humano e inmediato. De ahí que el *Brooks* fuera uno de los muchos triunfos del periodismo investigativo radical que Clarkson realizó en los muelles. Había llevado al movimiento, con un efecto de movilización enorme y abarcador, lo que denominaba «conocimiento náutico de primera». Se trataba de un logro fundacional.[519]

El *Brooks* en el debate

Los oponentes y los simpatizantes de la trata libraron un feroz debate entre los años 1788 y 1792, en el que los barcos de esclavos en general y el *Brooks* en particular desempeñaron papeles centrales. El trabajo de Clarkson con los marineros posibilitó una nueva circulación de la experiencia proletaria, la conversión de un tipo de experiencia y conocimiento en otros. Clarkson vinculó a los marineros de la trata con los miembros del Parlamento que conducían una investigación sobre el comercio con seres humanos, y después con un público lector metropolitano hambriento de información sobre las cosas terribles que, en lo fundamental, ocurrían más allá de las fronteras donde transcurrían sus vidas. Al publicar las historias de los marinos, Clarkson permitió su aparición en toda la órbita del Atlántico mediante nuevas formas orales y escritas: en discursos (William Wilberforce), conferencias (Samuel Taylor Coleridge), poemas (Robert Southey, Hannah More), sermones (Joseph Priestley), ilustraciones (Isaac Cruikshank), declaraciones, tablas estadísticas, artículos, folletos y libros. La imagen y la realidad del barco de esclavos, como casi todos los aspectos que Clarkson investigó, tuvieron una amplia difusión. El *Brooks* fue reproducido y difundido en miles de copias en París, Edimburgo y Glasgow, y del otro lado del Atlántico, en Filadelfia, Nueva York y Charleston, y en Newport y Providence (Rhode Island), donde los periódicos informaron sobre la disponibilidad para la venta de «Un número de elegantes e intranquilizadores Grabados que representan los Sufrimientos de nuestro Prójimo en un Barco de Esclavos». El *Brooks* se tornó una imagen central de la época, que se exhibía en lugares públicos durante jornadas para recolectar peticiones, y en hogares y tabernas de todo el Atlántico.[520]

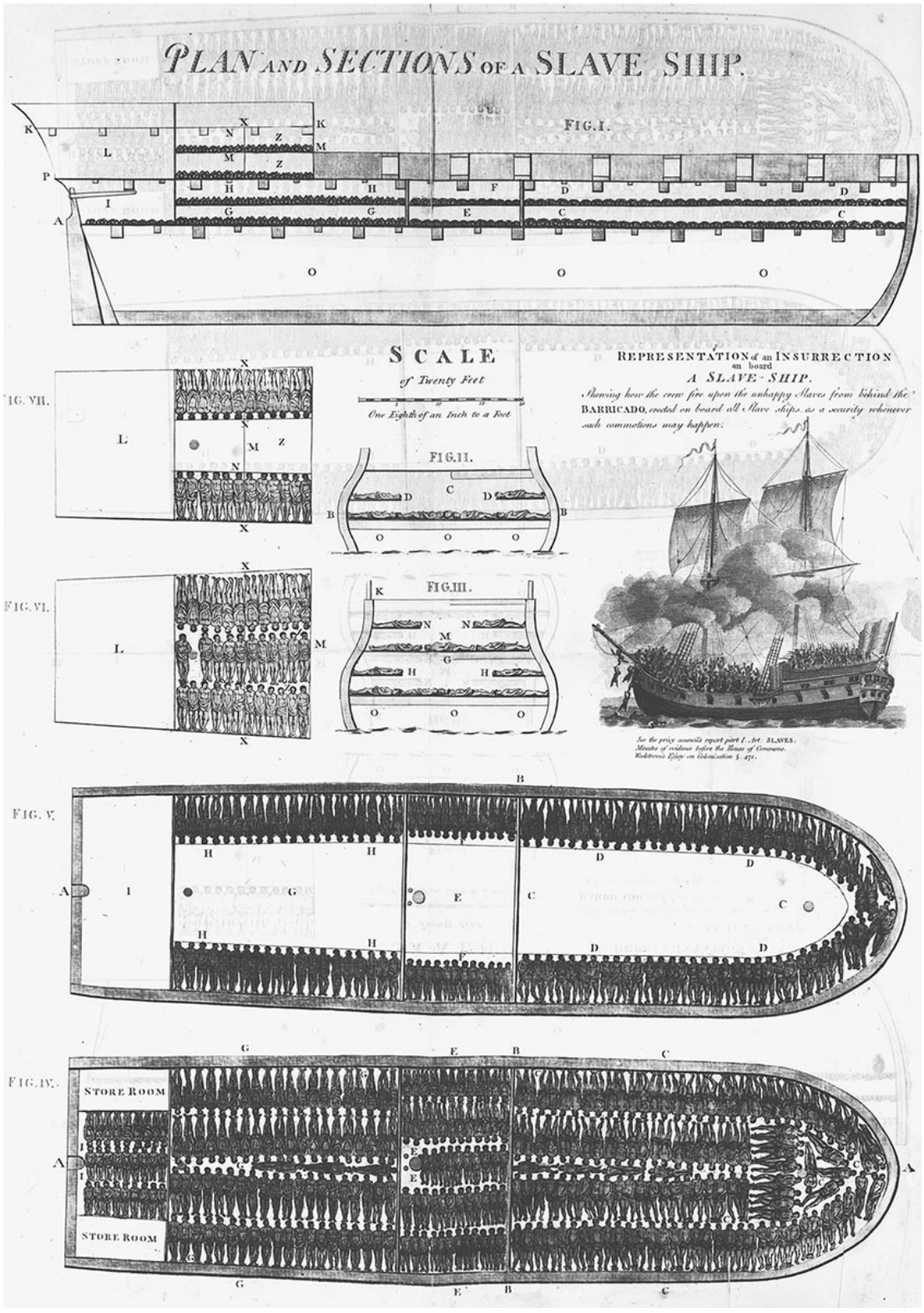
William Wilberforce acuñó una frase memorable cuando dijo del barco de esclavos: «Tanta desgracia condensada en tan poco espacio es más de lo que concibiera nunca antes la imaginación humana». Esas palabras

apuntaban a una opción estratégica sobre el tópico y la tarea a acometer. Uno tras otro, los abolicionistas insistieron en los horrores del barco de esclavos: en las palizas, la crueldad arbitraria, la tiranía de los capitanes, la enfermedad y la muerte, en resumen, todos los horrores identificados por Clarkson en el tiempo que pasó entre los marineros. Si la trata había sobrevivido tanto tiempo porque tenía lugar lejos de las metrópolis, quienes se oponían a ella estaban ahora resueltos a traer a casa su fétida y brutal realidad de manera que no pudiera ser evitada.[521]

Quienes trataban de repeler el ataque, por ejemplo, los delegados oficiales de la ciudad de Liverpool que declararon en las audiencias parlamentarias, presentaban animosamente al barco de esclavos como una tecnología segura, moderna, higiénica. Robert Norris, excapitán y en esos momentos comerciante de esclavos, explicó al Consejo Privado y a la comisión parlamentaria que los esclavos disponían de alojamientos limpios (que se trataban con incienso y limón); buena comida; música, canto y bailes en abundancia; e incluso algunos lujos: tabaco, *brandy* y, para las mujeres, cuentas. Los cautivos dormían sobre «planchas de madera limpias», más saludables que «las Camas o las Hamacas». ¡El capitán Norris había llegado a renunciar a su colchón a favor de esas planchas desnudas! El hacinamiento de la estiba no era un problema, porque los esclavos «se acuestan tan cerca unos de otros por su propia Voluntad». En realidad preferían «amontonarse». Sobre sus cabezas había «espaciosos Enjaretados» y «una Fila de Troneras de Ventilación a los Costados del Barco para permitir la libre Circulación de Aire fresco». Norris hizo todo lo que pudo para defender el barco de esclavos, pero sus descripciones, al lado de las espantosas informaciones aportadas por los testigos abolicionistas, sonaban absurdas, lo que llevó a Wilberforce a servirse a su vez del ridículo en su famoso discurso del 12 de mayo de 1789: con sus cuartos perfumados, su buena comida y las diversiones de a bordo, Norris daba a entender que «todo no era, en realidad, sino una escena de placer y

disipación». ¿Esos africanos en verdad no «se congratulaban de su cautiverio»?[522]

Los proponentes de la trata llevaban las de perder en el debate sobre el barco esclavista, y lo sabían. Ello se hizo ver de dos maneras básicas: la primera, la rapidez con la que adoptaron parte del lenguaje de sus antagonistas y comenzaron a hablar en términos de «humanidad». La compra de esclavos era en realidad una acción humanitaria, porque los que no eran comprados solían terminar masacrados por sus salvajes captores africanos. ¡Los esclavistas ingleses salvaban vidas! Una señal aún más reveladora fue la retirada estratégica. Enfrentados a informaciones condenatorias e infinitamente reiteradas sobre los horrores del barco de esclavos, los representantes de la facción que favorecía la trata concordaron en que existían «abusos» y abrazaron la causa de la regulación en un esfuerzo por evitar la abolición plena. A continuación esgrimieron rápidamente el argumento económico, que era su favorito desde hacía largo tiempo: puede que el comercio de seres humanos tuviera algunos aspectos lamentables, pero la trata, y de hecho todo el complejo de la esclavitud en el Atlántico anglófono, era un fuerte pilar de los intereses económicos nacionales e imperiales de Gran Bretaña. La trata africana era vital para el comercio, la industria y el empleo, explicaban comerciantes, fabricantes y trabajadores de Liverpool, Bristol, Londres y Mánchester en sus peticiones. Desmantelar la trata —o, lo que a muchos les preocupaba más, dejarla en manos de la archirrival Francia— resultaba impensable. A todo lo largo del debate, la manera más efectiva que encontraron los simpatizantes de la trata para enfrentar el embate abolicionista contra el barco negrero fue cambiar de tema.[523]



The *Brooks*, insurrección.

La imagen del barco de esclavos en general y del *Brooks* en particular figuró de manera destacada en el debate parlamentario. *Sir* William Dolben, un miembro moderado del Parlamento que representaba a la Universidad de Oxford, subió a bordo de un barco negrero anclado en el Támesis, y ese hecho le cambió la vida. Capaz de repente de imaginar la suerte de los «pobres e infelices desgraciados» amontonados allí, encabezó una campaña para reducir el hacinamiento en los barcos de esclavos. Cuando Charles James Fox, normalmente elocuente, se dirigió a la Cámara de los Comunes en abril de 1791, se quedó mudo ante la necesidad de describir el cruce del Atlántico de los barcos negreros, de modo que refirió a sus colegas parlamentarios «a la sección impresa del barco de esclavos; donde el ojo puede ver lo que la lengua es incapaz de describir». Poco después, lord Windham batalló igualmente por expresar los sufrimientos causados por la trata: «La sección del barco de esclavos, sin embargo, compensó la deficiencia del lenguaje y eliminó toda necesidad de argumentar sobre el tema».[524]

El *Brooks* también tuvo un impacto en el París revolucionario, donde Clarkson pasó seis meses en 1789 llevando a cabo labores organizativas para la causa y haciendo circular la imagen cada vez que se le presentaba la oportunidad. Señaló que después de ver el barco de esclavos, el obispo de Chartres había declarado que ya «no había nada tan bárbaro que no pudiera creerse fácilmente» sobre la trata. Cuando la vio el arzobispo de Aix, «se sintió tan sobrecogido de horror que casi no pudo hablar». El conde de Mirabeau, el gran orador de la Revolución francesa, se sintió cautivado por la imagen y llamó de inmediato a un artesano en madera para que le hiciera una maqueta con «hombrecitos y mujercitas de madera, pintados de negro, para representar a los esclavos estibados en sus lugares». Conservaba la miniatura de tres pies de largo en su comedor, y planeaba usarla en un discurso contra la trata en la Asamblea Nacional. Cuando el rey Luis XVI le pidió al director general y ministro de Estado Jacques Necker que le llevara

algunos materiales para informarse acerca del súbitamente polémico comercio de carne humana, su consejero le llevó el ensayo de Clarkson titulado *The Impolicy of the Slave Trade* y «muestras de las manufacturas de los africanos», pero decidió no facilitarle el plano del barco esclavista. «Consideró que afectaría demasiado a Su Majestad, que entonces se encontraba indispuesto».[525]

En el curso del debate público más general, los abolicionistas radicales no se contentaron con la mera exposición de los sufrimientos de los africanos esclavizados; contaron también en detalle actos de rebeldía individuales y colectivos contra las condiciones a las que se veían sometidos en los barcos negreros. Defendían el derecho de los esclavos a insurreccionarse y recuperar su «libertad» robada. Clarkson llegó a defender la Revolución haitiana, al afirmar que los esclavos autoemancipados allí «se esfuerzan por reivindicar para sí los inalterables Derechos del Hombre». La posibilidad y la realidad de la insurrección aparecían también en el texto que acompañaba la imagen del *Brooks*: las octavillas de Plymouth, Filadelfia y Nueva York la mencionaban una vez; la versión de Londres, dos veces. Los abolicionistas transformaron su propaganda visual para que incluyera la imagen de una insurrección de esclavos en alta mar. Una ilustración titulada «Representation of an Insurrection on board a Slave-Ship» (Representación de una insurrección a bordo de un barco de esclavos) que apareció en el libro de Carl Bernhard Wadström *An Essay on Colonization, particularly applied to the Western coast of Africa… in Two Parts* (Un ensayo sobre colonización, particularmente aplicado a la costa oeste de África… en dos partes; Londres, 1794), y que mostraba a una tripulación disparándoles desde detrás de una barricada a unos esclavos rebeldes, se añadió a partir de entonces a los cortes transversales del *Brooks*.[526]

Un nuevo debate

El papel del *Brooks* en el debate se amplió cuando un nuevo drama en el que había participado el barco pasó a primer plano en Westminster en 1790. Comparecieron en las audiencias parlamentarias el doctor Thomas Trotter y el capitán Clement Noble, que habían viajado juntos en el *Brooks* en 1783-1784. El médico era un joven que había sido cirujano de la Marina Real, había sido desmovilizado al concluir la guerra con las colonias norteamericanas y se había enrolado en el barco de esclavos. La experiencia lo había horrorizado, y ahora se oponía a la trata.[527] El capitán había realizado nueve viajes a África, dos como oficial, siete como capitán, cuatro de estos últimos en el *Brooks* antes de que se publicaran el plano y las secciones del barco. Había prosperado y se había convertido en propietario de barcos y comerciante. Era un firme defensor de la trata.[528]

Como para aderezar verbalmente el grabado del *Brooks*, Trotter le explicó a la comisión que las condiciones bajo cubierta eran abismales. Los esclavos eran acomodados por el primer oficial cada mañana y «encerrados como cucharitas, según reza la frase técnica». Todo el que estaba fuera de su lugar era llevado al sitio que tenía asignado mediante la violencia del gato. El resultado era una masa humana tan hacinada que Trotter, quien iba bajo cubierta todos los días, no podía «caminar entre los cuerpos sin pisarlos». Además, ese encierro claustrofóbico hacía que los esclavos lucharan por respirar y vivieran «temerosos de sofocarse». Algunos, creía, morían de asfixia. Trotter también habló del «baile» en el *Brooks*. A los que llevaban grilletes «se les ordenaba ponerse en pie y hacer los movimientos que pudieran». A quienes se resistían «los obligaban a latigazos con el gato», pero muchos seguían resistiéndose y «se negaban a hacerlo, incluso cuando se les aplicaba esa forma de castigo en un grado muy severo».[529]

A continuación se interrogó al capitán Noble. Cuando alguien —que sin dudas había visto el diagrama del *Brooks*— le preguntó de cuánto espacio disponía cada esclavo, Noble respondió: «No sé de cuánto era ese espacio; nunca lo medí ni hice ningún cálculo del área del que disponían; siempre

contaron con bastante espacio para acostarse, y de haber contado con tres veces esa área habrían seguido amontonados; siempre lo hacen incluso antes de que el compartimento esté medianamente lleno». Las condiciones en la cubierta inferior eran buenas, declaró, y por supuesto que tenía razones para saberlo, porque él, a diferencia de otros capitanes, bajaba allí con frecuencia. Admitió que algunos de los esclavos se mostraban abatidos cuando subían a bordo, «pero por lo general se les pasa pronto, y en general se muestran de muy buen ánimo durante el tiempo que pasan a bordo de los barcos». A diferencia de Trotter, añadió que los esclavos varones eran «muy aficionados al baile». Unos cuantos se mostraban huraños, y debían ser «persuadidos a bailar» por el oficial. Si la persuasión no daba resultados, «los dejaban salirse con la suya».[530]

En lo relativo a la autoridad, Trotter declaró que los marineros, como los cautivos africanos, eran oprimidos por un tirano «cuyo carácter era totalmente afín a la trata». En una ocasión, Trotter había oído al capitán Noble jactarse con un grupo de capitanes del castigo que había inventado para aplicarle a un marinero en un viaje previo. El capitán transportaba por su cuenta (como comercio privado) una docena de pajaritos exóticos africanos para venderlos en las Antillas. Los pájaros murieron, y el capitán sospechó que un marinero negro de Filadelfia, muy rebelde, los había matado. Ordenó que lo azotaran y después lo encadenó durante doce días a uno de los palos, tiempo durante el cual lo único que le daban de comer cada día era uno de los minúsculos pájaros muertos (cuyo tamaño oscilaba entre el de un gorrión y un zorzal). Noble había relatado esa parábola sobre el poder con «un grado de complacencia y satisfacción que habría avergonzado a un indio coleccionista de cueros cabelludos». Cuando concluyó, los demás capitanes le dieron vivas, «aplaudieron su invención por la novedad que implicaba el castigo». Trotter se había sentido horrorizado por esa «injustificable muestra de barbarie». Añadió que, en su

propio viaje, varios marineros habían sido «azotados inmisericordemente», y que los malos tratos de Noble casi habían provocado un motín.[531]

El capitán Noble respondió presentándose como un hombre razonable y humano que reinaba sobre un barco feliz. Trataba bien a sus marineros y sus esclavos y, en consecuencia, la mortalidad en su embarcación era mínima. En el viaje que había realizado con Trotter solo había perdido a tres marineros: uno a causa de la viruela, otro ahogado, un tercero de «muerte natural». Había perdido a cincuenta y ocho esclavos, e indicó como causa posible que el doctor Trotter se mostraba «muy poco atento a sus deberes» y «pasaba demasiado tiempo elegantemente vestido». (¿Era Trotter un dandi?). Noble afirmaba que ningún esclavo suyo había muerto a causa de un «correctivo». Recordaba haber castigado a un marinero «por abusar de los Esclavos y mostrarse muy insolente conmigo; creo que esa fue la única vez en que un marinero fue azotado durante ese viaje». En realidad era un capitán tan amable y bondadoso que sus marineros siempre querían hacerse nuevamente a la mar con él después de completado un viaje. «Casi nunca supe de un caso contrario», manifestó confiado.[532]

Lamentablemente para el capitán Noble, las listas del personal del *Brooks* apoyan la versión de Trotter acerca de las relaciones entre el capitán y su tripulación, porque durante sus tres viajes como capitán, solo 13 de 162 hombres volvieron a enrolarse con él para otro viaje, y la mayoría de ellos eran oficiales (que tenían estímulos especiales), miembros de su familia o aprendices, que no tenían otra opción. Sería un acto de generosidad decir que al capitán le falló la memoria al declarar ante la comisión parlamentaria, pero resultaría más cercano a la verdad afirmar que mintió.[533]

Trotter trascendió el diagrama del *Brooks* al traer a la vida con sus declaraciones a algunos de los cautivos tendidos y sin rostro. Seguía el ejemplo de Clarkson al llevar la historia oral ante la comisión parlamentaria. Trotter había hablado con los hombres, las mujeres y los

niños que eran llevados a bordo, a veces en inglés, a veces en un lenguaje de signos («de gestos y movimientos», le llamaba), en otras ocasiones por medio de intérpretes. Explicaba: «Pocos Esclavos subieron a bordo a los que no les preguntara por qué habían sido reducidos a la Esclavitud». Trotter advirtió la presencia de dos grupos étnicos fundamentales en el *Brooks*, que tenían una larga historia de antagonismo en África: los fantes, habitantes de la costa, y los que llamaba *«duncos»*, que eran en realidad los chambas, que vivían tierra adentro (*dunco* era una palabra fante que significaba «estúpido»). A diferencia del capitán Noble, que instaba a los comerciantes negros a «conseguirle Esclavos por cualquier medio», nunca dudaba de la autoridad que tenían para venderlos y nunca inquiría cómo habían sido esclavizados los cautivos, Trotter les preguntaba cómo habían llegado al barco, y descubrió que la mayoría habían sido secuestrados. Se los describía, falsamente, como «prisioneros de guerra». También se enteró de que la separación de su familia y su hogar los llevaba a la desesperación. Por las noches, Trotter oía a menudo a los esclavos hacer «un sonido melancólico como un aullido, que expresaba una angustia extrema». Le preguntó a una mujer que hacía de intérprete qué lo originaba. Ella le informó que ese grito visceral se producía cuando las personas despertaban después de soñar que estaban de nuevo en sus hogares con sus seres queridos, y de pronto se percataban de que estaban bajo cubierta en el barco terrible.[534]

El testimonio del cirujano sobre el *Brooks* guardaba un paralelo con el texto abolicionista que acompañaba la imagen del barco publicada un año y medio antes. Sus temas fundamentales eran el trato a los marineros y, lo que era más importante, a los esclavos; cómo estos últimos eran encadenados y estibados en un espacio reducido; cómo se los organizaba; cómo sobrevivían o no. El paralelo no era casual. Cuando Trotter declaró ante la Comisión Selecta de la Cámara de los Comunes en mayo de 1790, el movimiento abolicionista ya había incidido sobre el discurso público acerca

de la trata al llamar la atención sobre estos temas. Por un curioso giro de la suerte, la imagen del *Brooks* contribuyó a dar forma al testimonio público de lo que había ocurrido realmente en el *Brooks*. Thomas Clarkson y sus correligionarios ya habían distribuido el «Plans and Sections of a Slave Ship» entre los parlamentarios, y, además, habían trabajado con William Wilberforce y otros miembros del Parlamento para elaborar un conjunto de preguntas, sobre la base de su conocimiento previo, para inquirir a Trotter, a Noble y a muchos otros testigos, acerca de la estiba y la asignación de espacio, las rutinas sociales y el trato a marineros y esclavos.

El impacto

Clarkson siempre insistió en que la fuerza de la imagen del *Brooks* residía, en primer lugar, en su capacidad de hacer que quienes la vieran se identificaran y solidarizaran con los «maltrechos africanos» de la cubierta inferior del barco. La octavilla «se proponía dar al espectador una idea de los sufrimientos de los africanos durante el cruce del Atlántico, y hacerlo de una manera tan familiar que se pronunciara al instante sobre las desgracias allí experimentadas». La imagen, por tanto, movilizaría al espectador y lo induciría a sumarse al debate sobre la trata, confiaba Thomas Cooper, y a hacerlo con una comprensión nueva, más humana, de lo que estaba en juego. Al retratar los horrores del traslado, la imagen apelaría a las emociones del observador y grabaría el tema en su memoria. «Provocaba la lágrima de compasión por los sufrientes, y grababa sus sufrimientos en los corazones». Al hacerlo, la imagen se convertía en «un lenguaje que era a la vez inteligible e irresistible». Clarkson se anticipaba así a lo que estudiosos modernos han afirmado acerca del «vocabulario iconográfico» y la «identidad visual» del movimiento abolicionista.[535]

No hay duda de que Clarkson no estaba errado en esos juicios sobre el efecto de la imagen. Después de todo, él mismo distribuía la octavilla de mano en mano y hablaba sobre ella con muchas personas. Como empleaba

la imagen a manera de instrumento organizativo, necesitaba saber cómo afectaba a las personas y cómo proceder a partir de los sentimientos y comprensiones que engendraba. Por tanto, hay que reconocer que fue el mejor intérprete del significado del *Brooks*. Y, sin embargo, dicho eso y reconocida su contribución, Clarkson no explicitó totalmente la fuerza de la imagen. Tenía otra dimensión que Clarkson entendía, pero que rara vez mencionó.

El título original del grabado de Plymouth era «Plan of an AFRICAN SHIP'S Lower Deck with NEGROES in the proportion of only One to a Ton» (Plano de la cubierta inferior de un barco africano con negros en proporción de solo uno por tonelada). La referencia a la proporción, esto es, al número de personas por tonelada de capacidad de carga del barco, tenía que ver específicamente con el debate en torno a la Ley Dolben o Ley sobre el Transporte de Esclavos, que recibió la aquiescencia de la corona en julio de 1788, cuatro meses antes de que se creara la imagen del *Brooks*. El debate giraba en torno a la rentabilidad del comercio de esclavos. La imagen y el texto del *Brooks* no solo deben leerse en paralelo con las entrevistas reunidas y publicadas en *Substance of the Evidence*, sino también con *An Essay on the Comparative Efficiency of Regulation or Abolition as applied to the Slave Trade*, el folleto que Clarkson escribía cuando se publicó por primera vez la imagen del barco negrero.

Clarkson comenzó el folleto con declaraciones realizadas en 1788 por representantes de los intereses de la trata en Liverpool ante la Cámara de los Comunes. El señor Piggot, «Asesor de los Comerciantes de Liverpool», declaró que «un hombre por tonelada […] equivaldrá a una virtual abolición de la trata». Los demás delegados se sumaron a un coro que repetía el mismo estribillo. Robert Norris añadió que a uno por una «no habría ninguna ganancia». Alexander Dalziel planteó que la trata ya estaba en declive y que cualquier restricción al número de esclavos a transportar «contribuiría a acelerarlo». James Penny indicó que cualquier proporción

menor de dos esclavos por tonelada imposibilitaría que «la trata proporcione alguna ventaja»; uno o uno y medio por una equivaldría a la abolición. John Tarleton explicó que estaba «*autorizado por los Comerciantes de Liverpool* (y coincido totalmente con su opinión) para afirmar que *menos de dos esclavos por tonelada* aboliría totalmente el *comercio de esclavos con África*». John Matthews brindó un cálculo más detallado, en el que estimaba las ganancias y las pérdidas de un barco de cien toneladas con dos y medio por una (ganancia de 761,56 libras esterlinas); dos por una (ganancia de 180,36 libras); uno y medio por una (pérdida de 206,199 libras); y uno por una (pérdida de 590,10 libras). Los delegados de Liverpool, por tanto, se habían opuesto a la regulación y habían sufrido una derrota parcial con la aprobación de la Ley Dolben, que estableció la proporción de esclavos por tonelada en cinco por tres para las primeras doscientas toneladas y uno por una a partir de ahí. Pero pronto decidieron nadar a favor de la corriente que no podían contener y abrazaron las reformas y regulaciones limitadas como una vía para evitar la abolición total.

La imagen del *Brooks* no era simplemente una crítica de la trata, sino también del comercio de esclavos regulado, que se suponía que era más humanitario. El diagrama no mostraba a los 609 esclavos que el barco acababa de transportar de África a América, sino la cifra menor, más civilizada, de cuatrocientos ochenta y dos. Como el folleto de Clarkson, ponía en evidencia que aun regulada la trata era horrenda. Clarkson señaló que muchos miraban el grabado y «consideraban que la regulación misma era una perfecta barbarie».[536]

El concepto de «barbarie» resulta clave para entender el significado oculto del *Brooks*. Matthew Carey describió la imagen como «una vívida ilustración de la barbarie del comercio de esclavos». El obispo de Chartres opinó que el *Brooks* tornaba creíbles todas las historias acerca de la barbarie de la trata. Muchas de esas historias habían sido contadas por marineros que

calificaban de bárbaro el trato que se les daba. Después de oírlos, Clarkson llegó a la conclusión de que el comercio con seres humanos era bárbaro de principio a fin. Solo la abolición podría «destruir para siempre las fuentes de la barbarie» en la trata. ¿Quiénes eran los agentes de esta barbarie violenta y cruel? O, para plantear la pregunta de otra manera, ¿quién imaginaba este barco horrendo? ¿Quién lo diseñaba? ¿A quién se le había ocurrido estibar personas de esa manera a bordo de él? El *Brooks* no solo provocaba «la lágrima compasiva», sino también la conmoción del asombro moral.[537]

La fuerza de esas preguntas aumentó con la evolución de la imagen del *Brooks*. Cuando el símbolo del esclavo suplicante de la Society for Effecting the Abolition of the Slave Trade desapareció de la octavilla de Plymouth, cuando la referencia a «nuestro prójimo» dejó de aparecer en el texto, cuando el texto mismo e incluso los encabezamientos se redujeron y finalmente desaparecieron, muchos de los que contemplaban al *Brooks* ya no sabían que veían una propaganda abolicionista. Asumían que se trataba de la obra de un arquitecto naval pagado por un comerciante de esclavos. Esa ambigüedad le resultaba sumamente útil al movimiento abolicionista, porque les permitía demonizar a sus enemigos. ¿Quién era el bárbaro? Sin duda no eran los africanos, ni tampoco los marineros, quienes a pesar de sus conocimientos técnicos aparecían como víctimas secundarias de la trata.

El agente práctico de la violencia, la crueldad, la tortura y el terror en el barco negrero era el capitán, como le contaran repetidamente a Clarkson los marineros. En *An Essay on Comparative Efficiency*, Clarkson llamó al capitán del barco de esclavos «el personaje más despreciable que pisa la tierra». El capitán Clement Noble podía alegar que no «conocía el espacio» en su barco, que «nunca lo he medido ni calculado de qué espacio disponían [los esclavos]», pero sin duda sabía cómo estibar cientos de cuerpos en un área reducida, como dejaba claro el diagrama del *Brooks*. Lo hacía de manera menos ordenada, quizás echando mano de la experiencia más que

del conocimiento científico, pero lo hacía con violencia y hacerlo le reportaba una ganancia. Era, según Thomas Trotter, un practicante de la «barbarie».[538]

Había un bárbaro mayor y más violento por encima del capitán: se trataba de su patrón, el comerciante, con el que Clarkson libraba un combate a muerte. El *Essay on the Comparative Efficiency* estaba dirigido a todos los sectores del público excepto «los comerciantes de esclavos», quienes, después de todo, habían intentado matarlo. Ese era el agente oculto tras el *Brooks*, el creador del instrumento de tortura. Ese era quien imaginaba y construía el barco, el arquitecto último del orden social, el organizador del comercio y el que medraba con la barbarie.[539]

La violencia ejercida por el comerciante era práctica y conceptual. Ambos tipos de violencia eran esenciales para que el barco funcionara como una máquina productora de la mercancía «esclavo» para el mercado de trabajo global. La violencia de la esclavización y la violencia de la abstracción se desarrollaban a la par y se reforzaban mutuamente. Con el incremento de la captura, la esclavización, el transporte y la explotación de los cuerpos, los comerciantes aprendieron a calcular las necesidades de trabajo a corto y largo plazo, y a medir y regular el flujo transnacional de fuerza de trabajo en y a través de los barcos negreros, las plantaciones, los mercados y todo un sistema de capitalismo atlántico.[540]

La genialidad de la imagen del *Brooks* fue que ilustraba —y criticaba— ambos tipos de violencia, al imbuirlos de una siniestra naturaleza industrial. La imagen tenía lo que un abolicionista escocés describió como «una rigurosa economía», dado que «ningún lugar capaz de albergar a una persona, desde una punta hasta la otra de la embarcación, está desocupado». Apuntaba a la cuidadosamente planificada producción en masa de cuerpos, y a la deliberada y sistemática aniquilación de la identidad individual. Retrataba la violencia y el terror del barco, y, a la vez, captaba la lógica brutal y la mentalidad fría y racional del negocio de los comerciantes: el

proceso mediante el cual los seres humanos eran reducidos a la condición de propiedades y el trabajo se tornaba una cosa, una mercancía, despojada de toda consideración ética. En una época turbulenta en la que se efectuaba la transición de una concepción moral a una concepción política de la economía, el *Brooks* representaba la pesadilla que era resultado de ese proceso. Aquí estaba el nuevo sistema económico moderno en toda su horrible desnudez, el capitalismo sin taparrabos, como apuntara Walter Rodney. No es casual que al *Brooks* se lo llamara «un barco capital». Era en sí mismo una concentración de capital, y el portador de presupuestos y prácticas capitalistas acerca de cómo era el mundo y cómo debía ser.[541]

La reducción de seres humanos a la condición de propiedades mediante la violencia no solo conllevaba la muerte social, sino también la muerte física, que también se fabricaba en el barco negrero, aun cuando los comerciantes y capitanes trataban de preservar las vidas de sus esclavos para venderlos en las Américas, y las de los marineros por razones de trabajo y seguridad. Aun así, los comerciantes integraban la muerte a la planificación social de cada viaje. Morían esclavos y marineros, pero ese no era más que un dato neutral y empírico del negocio. Pensadores posteriores de las instituciones armadas llamarían a esas muertes «daños colaterales»; para los comerciantes y capitanes eran «mermas» del cargamento y de la fuerza de trabajo. No es casual, han señalado los estudiosos, que el *Brooks* tuviera forma de ataúd.[542]

Los abolicionistas más radicales calificaban esas muertes de asesinatos. Lanzar por la borda del *Zong* a ciento veintidós personas vivas era, obviamente, un asesinato, y abolicionistas como Olaudah Equiano y Granville Sharp así lo denunciaron. ¿Pero qué decir de quienes eran azotados hasta la muerte después de un intento fallido de conquistar su libertad? ¿De los que morían simplemente porque se encontraban en circunstancias mortíferas? Quizás se tratara de un «asesinato social». Numerosos críticos de la trata, desde Ottobah Cugoano hasta J. Philmore,

no tenían ninguna duda: la trata era un asesinato calculado. En cada viaje, comerciantes y capitanes como Joseph Brooks hijo y el capitán Clement Noble se veían enfrentados concretamente al asunto y realizaban «cálculos diabólicos» en los que entraban la violencia, el terror y la muerte. Su lógica asesina y su práctica de matar «pulgada a pulgada, calculadamente» quedaron a la vista del público gracias a los «planos y secciones de un barco de esclavos», el *Brooks*.[543]

El último puerto

Mediante el empleo del *Brooks* y de todos los demás medios de agitación y persuasión que encontraron a su alcance, los abolicionistas británicos y norteamericanos obligaron finalmente a que se produjeran análisis nacionales de la trata. Esos análisis se desarrollaron de manera diferente a cada lado del Atlántico durante aproximadamente el mismo período, entre 1787 y 1808. Supusieron una colaboración y una cooperación transatlánticas significativas entre los activistas respecto a los medios y los fines, y en ambos casos desembocaron en la abolición formal. Ya no se permitiría legalmente que barcos como el *Brooks* zarparan de puertos británicos o norteamericanos para embarcar a esclavos en África y trasladarlos a las sociedades de plantación de las Américas.

Una intensa campaña de agitación de menos de cinco años de duración llegó a su clímax el 2 de abril de 1792, en un debate parlamentario que se prolongó durante toda la noche y que fue testigo de algunas de las mejores piezas de oratoria que se hayan oído en la Cámara. El resultado fue un compromiso propuesto por el habilidoso escocés Henry Dundas: la abolición «gradual» de la trata. Poco después, el contexto internacional de la abolición cambió con el estallido de nuevas fases de las revoluciones de Francia y St. Domingue y la aparición en Inglaterra de un radicalismo interno que aterrorizó a las elites de esa nación. La ley de abolición gradual aprobada en la Cámara de los Comunes enfrentó una sostenida resistencia

en la Cámara de los Lores. Cuando estalló la guerra con Francia en febrero de 1793, las cuestiones relativas al interés nacional e imperial se impusieron sobre todas las demás, lo que hizo que los abolicionistas y su causa pasaran a un segundo plano durante varios años. Clarkson, al borde del desplome, se retiró de la vida pública en 1794. No obstante, siguieron acumulándose pequeñas victorias para la causa; por ejemplo, la Ley sobre el Transporte de Esclavos de 1799, que ampliaba las restricciones establecidas por la Ley Dolben de 1788. En 1806, la actividad abolicionista empezó a revivir, y ese año el Parlamento aprobó la Ley de Comercio de Esclavos con el Extranjero, que prohibía el comercio británico con las colonias españolas y holandesas del Nuevo Mundo. Ello despejó el camino para la abolición formal, que fue declarada el 1 de mayo de 1807.[544]

La abolición transcurrió de manera diferente en los Estados Unidos, donde el tema principal no era el embarque de esclavos que realizaban los comerciantes, sino la importación y la compra por parte de los plantadores. Cuáqueros como Anthony Benezet libraron una batalla contra la trata en la década de 1770 mientras el movimiento en pro de la independencia de Gran Bretaña forjaba una ideología de la libertad. El Congreso Continental se declaró en 1774 en contra de las importaciones procedentes de Gran Bretaña, incluidos los esclavos. Los abolicionistas encontraron aliados inesperados entre los propietarios de esclavos de Chesapeake como Thomas Jefferson y James Madison, cuyos esclavos se reproducían y hacían que la importación a la región mediante barcos no solo fuera innecesaria, sino también francamente poco aconsejable desde el punto de vista económico. Jefferson pronto atacó al rey Jorge III por su conducción de la trata en una versión temprana de la Declaración de Independencia, pero el pasaje ofendió a los patriotas de Carolina del Sur y Georgia, que tenían hambre de trabajo esclavo. En los debates constitucionales de 1787 se llegó a un compromiso: el artículo I, sección 9, permitía que la trata se prolongara hasta 1808. Pero los abolicionistas siguieron trabajando a nivel estatal, y en

1788-1789 lograron que se aprobaran leyes que limitaban el comercio de esclavos en Nueva York, Massachusetts, Rhode Island, Pensilvania, Connecticut y Delaware. Simultáneamente, ampliaron su cooperación con activistas británicos y comenzaron a someter peticiones al Congreso en 1790. En 1791 estalló la revolución en St. Domingue, lo que llevó a los temerosos propietarios norteamericanos a cerrar sus puertos a los barcos de esclavos. Tras una prolongada pugna política, se aprobó una ley de abolición el 2 de marzo de 1807, que comenzaría a aplicarse el 1 de enero de 1808. La ley era casi inocua en lo relativo a sanciones, lo que significó que la trata ilegal continuó durante varias décadas, pero se había obtenido una victoria.[545]

En medio de todo ello —agrios debates, revoluciones que estremecieron al mundo en Francia y Haití, conmociones y reacciones internas en Gran Bretaña, Norteamérica y todo el Atlántico— el *Brooks* siguió navegando. El barco hizo otros siete viajes plagados de terror a África, en 1791, 1792, 1796, 1797, 1799, 1800, y finalmente en mayo de 1804, todos desde Liverpool, su puerto de origen desde el inicio. En el último, el capitán William Murdock zarpó hacia la costa del Congo-Angola con una tripulación de cincuenta y cuatro hombres para embarcar a trescientos veintidós cautivos. Tras un cruce hacia el Atlántico Sur en el cual solo murieron dos africanos y dos marineros, el *Brooks* navegó hasta Montevideo, en el Río de la Plata, donde vomitó a trescientas veinte almas. El barco había hecho su último viaje. Ya viejo para el comercio de esclavos, y sin duda con el casco dañado tras permanecer tanto tiempo en aguas tropicales a lo largo de veintitrés años, la famosa embarcación fue clausurada y presumiblemente destruida más tarde, ese mismo año. La trata sería desmantelada solo tres años después. El barco que había desempeñado un papel tan prominente en el comercio de esclavos y en la lucha contra él llegó a su final en medio del silencio y la podredumbre, lejos de las miradas de comerciantes y abolicionistas. Pero su imagen siguió navegando por el

Atlántico durante décadas, como un epítome de los horrores de la trata y una contribución a la lucha mundial contra la esclavitud.[546]

---

[488] Durante los años 1788 y 1789 se iniciaron 197 viajes de barcos de esclavos en puertos británicos, y 19 en puertos norteamericanos. Datos extraídos de la *TSTD*.

[489] Clarkson, *History*, vol. II, p. 111.

[490] Thomas Cooper, Esq., *Letters on the Slave Trade: First Published in Wheeler's Manchester Chronicle and since re-printed with Additions and Alterations*, Mánchester, 1787, pp. 3-5. Para un nuevo y vigoroso análisis de los orígenes y la historia temprana del movimiento, ver Christopher Brown, *Moral Capital: Foundations of British Abolitionism*, Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2006.

[491] Entre las obras recientes sobre la imagen del barco de esclavos, destacan por su excelencia J. R. Oldfield, *Popular Politics and British Anti-Slavery: The Mobilisation of Public Opinion against the Slave Trade, 1787–1807*, Londres: Frank Cass & Co., 1998, pp. 99-100, 163-166; Philip Lapsansky, «Graphic Discord: Abolitionist and Antiabolitionist Images», en Jean Yellin Fagan y John C. Van Horne (eds.), *The Abolitionist Sisterhood: Women's Political Culture in Antebellum America*, Ithaca y Londres: Cornell University Press, 1994, pp. 201-230; Cheryl Finley, «Committed to Memory: The Slave-Ship Icon and the Black-Atlantic Imagination», *Chicago Art Journal*, 1999, pp. 2-21; Marcus Wood, «Imagining the Unspeakable and Speaking the Unimaginable: The 'Description' of the Slave Ship *Brooks* and the Visual Interpretation of the Middle Passage», en Katherine Quinsey, Nicole E. Didicher y Walter S. Skakoon (eds.), *Lumen: Selected Proceedings from the Canadian Society for Eighteenth-Century Studies*, Edmonton: Academic Printing and Publishing, pp. 211-245; y Marcus Wood, *Blind Memory: Visual Representation of Slavery in England and America, 1780–1865*, Mánchester y Nueva York: Manchester University Press, 2000, pp. 14-77.

[492] Un metro cuadrado equivale a casi once pies cuadrados. *(N. de la T.)*.

[493] «A measurement of the Ships at Liverpool from Captain Parrey's Account», s. f. (1788), Liverpool Papers, Add. Ms. 38416, f. 209, BL; «Dimensions of the following Ships in the Port of Liverpool, employed in the African Slave Trade», en *HCSP*, 67.

[494] *Plan of an AFRICAN SHIP'S Lower Deck with NEGROES in the proportion of only One to a Ton*, Plymouth, 1788. Parece ser que la reproducción realizada por T. Deeble en Bristol (17562/1, BRO) es idéntica a la de la octavilla de Plymouth. Ver también *Plan and Sections of a Slave Ship*, Londres: James Phillips, 1789; Clarkson, *History*, p. 111. Hay que señalar que el envío de Parrey a Liverpool respondía a móviles abolicionistas. Pitt se oponía a la trata, y su propósito al procurar la medición de los barcos de esclavos era permitir a los abolicionistas y sus aliados en la Cámara de los Comunes «detectar toda representación errónea» que pudieran hacer los representantes de Liverpool durante las audiencias sobre la trata ordenadas por el rey Jorge III a inicios de 1788. Ver Clarkson,

History, vol. I, pp. 535-536; «Meeting of April 22, 1788», Minutes of the Abolition Committee, Add. Ms. 21255, BL.

[495] «Dimensions of the following Ships in the Port of Liverpool», *HCSP*, 67. La información sobre los viajes del *Brooks* aparece en *TSTD*, n.os 80663-80673.

[496] *Plan of an AFRICAN SHIP'S Lower Deck*.

[497] Oldfield apunta que Elford era amigo de Pitt. Ver Oldfield, *op. cit.*, Londres: Frank Cass & Co., 1998, p. 99.

[498] *Plan of an African Ship's Lower Deck, with Negroes in the proportion of not quite one to a Ton*, Filadelfia: Matthew Carey, 1789; *Plan of an African Ship's Lower Deck, with Negroes in the proportion of not quite one to a Ton*, Nueva York: Samuel Wood, s. f.

[499] Philip Lapsansky afirma: «La famosa representación hecha en 1789 del corte transversal de un barco de esclavos lleno de cuerpos negros encadenados tendidos en todos los espacios disponibles de la embarcación fue reproducida innumerables veces durante la era de la esclavitud en Norteamérica». Por ejemplo, aparecieron versiones en la edición ampliada del folleto de Charles Crawford titulado *Observations on Negro Slavery*, Filadelfia, 1790; Thomas Branagan, *The Penitential Tyrant*, Nueva York, 1807; las diversas ediciones de Clarkson, *History*; y las tres ediciones del folleto de Samuel Wood, *Mirror of Misery* (1807, 1811, 1814). Ver Lapsansky, «Graphic Discord», p. 204.

[500] Clarkson, *History*, p. 111; *Plan and Sections of a Slave Ship*.

[501] La cifra de 609 que aparece en las notas del capitán Parrey se refiere al número de cautivos transportados antes de la aprobación de la Ley Dolben.

[502] Ver Wood, *op. cit.*, Mánchester y Nueva York: Manchester University Press, 2000, pp. 29-32. Para publicaciones de la Society for the Improvement of Naval Architecture, ver cap. 2, nota 33, p. 78. Para cambios en la industria de construcción de barcos, ver Peter Linebaugh, *The London Hanged: Crime and Civil Society in the Eighteenth Century*, Londres: Allen Lane, 1991, cap. 11.

[503] El excapitán esclavista y en la época comerciante James Penny declaró en junio de 1788 que existía «un Promedio de Ancho de Catorce Pulgadas» para los adultos, y de doce pulgadas para los niños y las niñas. Testimonio de James Penny, 13 y 16 de junio de 1788, en *HCSP*, 68, p. 39.

[504] La cita es de Alexander Falconbridge, *An Account of the Slave Trade on the Coast of Africa*, Londres, 1788, un folleto que había sido publicado recientemente por el comité de Londres.

[505] Existen informaciones sobre una disputa entre los comités de Plymouth y de Londres a propósito de la imagen del barco, pero su naturaleza no está clara. William Elford señaló «la censura [del comité de Londres] al plano de la cubierta del barco de esclavos publicado por nosotros», a lo que respondió con expresiones «fuertes» de las que más tarde se disculpó. Ver William Elford a James Phillips, 18 de marzo de 1789, Thompson-Clarkson MSS, vol. II, p. 93, Friends House Library, Londres.

[506] «Meeting of June 12, 1787», Minutes of the Abolition Committee, Add. Ms. 21254.

[507] Clarkson, *History*, vol. I, pp. 293-294, 367. La mayoría de las citas en lo que resta de esta sección provienen de esa historia en dos volúmenes.

[508] *Ibid.*, vol. I, pp. 322, 344, 364.

[509] «Clarkson's Journal of his Trip to the West Country», 25 de junio-25 de julio de 1787, en Correspondence and Papers of Thomas Clarkson, St. John's College Library, Cambridge University. Ver *TSTD*, n.º 17982 *(Africa)*, n.º 17985 *(Brothers)*.

[510] Clarkson, *History*, vol. I, pp. 316, 323, 330, 359, 361, 365. Muchos marineros temían a los comerciantes de esclavos y no querían declarar ante el Parlamento.

[511] «Clarkson's Journal of his Trip to the West Country»; Thomas Clarkson, *The Impolicy of the Slave Trade*, Londres, 1788, pp. 44-45; Clarkson, *History*, vol. I, pp. 301, 310-318.

[512] *Ibid.,* vol. I, pp. 385-388, 409. Con posterioridad, Clarkson alquiló una segunda habitación fuera del King's Arms, donde podía entrevistar a marineros y escribir.

[513] *Ibid.*, vol. I, pp. 407, 410; Ellen Gibson Wilson, *Thomas Clarkson: A Biography*, Nueva York: St. Martin's Press, 1990, p. 35.

[514] Clarkson, *History*, vol. I, pp. 392, 395, 300, 408, 438.

[515] Clarkson, *op. cit.*, Londres, 1788, p. iii.

[516] Resulta importante señalar que Clarkson realizó una segunda gira a partir de agosto de 1788 para reunir informaciones entre los marineros, y que las entrevistas que aparecen en *Substance* reflejan los datos que recogió en sus visitas a otros puertos, además de Bristol y Liverpool.

[517] Clarkson, *History*, vol. I, p. 329; *Sherborne Mercury*, 8 de diciembre de 1788 y 1 de febrero de 1790, citado en Oldfield, *op. cit.*, Londres: Frank Cass & Co., 1998, p. 100. Oldfield señala que «no está claro quién fue responsable del diseño original» de la imagen del barco de esclavos (p. 182). Pero es obvio que Clarkson desempeñó un papel relevante. Había visitado Plymouth en noviembre de 1788, y más tarde escribió: «Dejé establecidas las bases de otro comité», parte de lo cual habrían sido su investigación sobre el barco de esclavos y sus entrevistas a marineros, citadas en el texto de la octavilla de Plymouth en el que aparece el *Brooks*. También buscó y entrevistó a William Dove, un marinero que solía zarpar de Liverpool, pero que en esa época vivía en Plymouth, donde trabajaba como tonelero. Clarkson alentó al comité de Plymouth a realizar investigaciones similares, cosa que este hizo. Cuando los enemigos de la abolición plantearon posteriormente que Clarkson había exagerado los abusos y las crueldades practicados en la trata, William Elford utilizó datos de las investigaciones locales para impugnar la acusación: «[…] todo el tenor de la amplia evidencia que su situación les había permitido reunir sobre el tema corrobora y apoya las versiones del señor Clarkson de la manera más positiva y amplia». Dos de sus informantes, mencionados en el periódico local *Sherborne Mercury*, eran James Brown y Thomas Bell, ambos capitanes de la Marina Real, a quienes les agradecían «la importante información que nos han comunicado y su ofrecimiento de futuras informaciones». Clarkson entrevistó a Bell, un marinero «criado en el mar», y consultó algunos de sus documentos personales en 1789, cuando preparaba para su publicación *The Substance of the Evidence*. Bell le había hablado de las crueldades cometidas contra marineros y esclavos en el *Nelly*,

incluido un espantoso testimonio acerca de cómo los cerdos que iban a bordo les arrancaban pedazos de carne a los esclavos muertos y vivos.

[518] «Extract of a letter received from England», *Pennsylvania Gazette*, 13 de abril de 1791; testimonio de Isaac Parker, 1791, *HCSP*, 73, pp. 123-139.

[519] Thomas Clarkson, *An Essay on the Comparative Efficiency of Regulation or Abolition as applied to the Slave Trade*, Londres: James Phillips, 1789, p. 32.

[520] *Newport Mercury*, 22 de febrero de 1790, *Providence Gazette; and Country Journal*, 6 de marzo de 1790. Para la respuesta compasiva de un ministro de Carolina del Sur a la imagen del *Brooks*, y un comentario profético de que «este será el último estado en acceder a la terminación de tan inhumano tráfico», ver *Dunlap's American Daily Advertiser*, 2 de febrero de 1792. Ver también Seymour Drescher, *Capitalism and Anti-Slavery: British Mobilization in Comparative Perspective*, Nueva York: Oxford University Press, 1987, p. 24.

[521] Discurso de William Wilberforce en la Cámara de los Comunes, «On the Horrors of the Slave Trade», 12 de mayo de 1789, en William Cobbett (ed.), *The Parliamentary History of England, From the Norman Conquest in 1066 to the year 1803*, Londres: T. Curson Hansard, 1806-1820, p. 28 (1789-1791). Ver también Seymour Drescher, «People and Parliament: The Rhetoric of the British Slave Trade», *Journal of Interdisciplinary History* 20, 1990, pp. 561-580.

[522] Testimonio de Robert Norris, *HCSP*, 73, pp. 4-5, 8, 10; 69, p. 203.

[523] Roger Anstey, *The Atlantic Slave Trade and Abolition, 1760–1810*, Londres, 1975, p. 293; Drescher, *op. cit.*, Nueva York: Oxford University Press, 1987, p. 20; Hugh Thomas, *The Slave Trade: The Story of the African Slave Trade, 1440–1870*, Nueva York: Simon and Schuster, 1999, pp. 513-515 [trad. cast.: *La trata de esclavos*, Barcelona: Planeta, 1998]; Adam Hochschild, *Bury the Chains: Prophets and Rebels in the Fight to Free an Empire's Slaves*, Boston: Houghton Mifflin, 2005, pp. 153-158 [trad. cast.: *Enterrad las cadenas*, Barcelona: Península, 2006].

[524] *Parliamentary Register*, Londres, 1788, vol. 23, pp. 606-607; Fox y Windham citados en Clarkson, *History*, vol. 1, pp. 111, 187; vol. 2, pp. 326, 457. Ver también James W. LoGerfo, «Sir William Dolben and the 'Cause of Humanity'», *Eighteenth-Century Studies* 6, 1973, pp. 431-451. La vigencia de la Ley Dolben se renovó en 1789, con nuevas cláusulas para la protección de los marineros; se le añadieron enmiendas en 1794 y 1797, y se hizo permanente en 1799 (39 Geo. III, c. 80).

[525] Clarkson, *History*, pp. 151-155; «Clarkson's Journal of his Visit to France», 1789, Thomas Clarkson Collection, Robert W. Woodruff Library, Atlanta University Center, Atlanta. Algunos años más tarde, en junio de 1814, Clarkson le regaló al zar de Rusia, Alejandro I, una copia del barco durante un congreso celebrado en Calais. El zar le comentó que durante el viaje por mar hacia la reunión había sentido fuertes náuseas provocadas por el mareo, pero que la imagen del *Brooks* «me produjo más náuseas que el mar». Ver Wilson, *op. cit.*, Nueva York: St. Martin's Press, 1990, p. 125.

[526] Thomas Clarkson al conde de Mirabeau, 9 de diciembre de 1789, Papers of Thomas Clarkson, Huntington Library, San Marino (California). Ver también Thomas Clarkson, *The True State of the Case, respecting the Insurrection at St. Domingo*, Ipswich, 1792, p. 8.

[527] Testimonio de Thomas Trotter, 1790, *HCSP*, 73, pp. 81-101. Trotter también hizo otra declaración acerca de su experiencia en el barco: en 1785, antes del auge del movimiento abolicionista, había publicado un folleto en el que comparaba las experiencias a bordo de los marineros y los africanos esclavizados. Ver su *Observations on the Scurvy, with a Review of the Theories lately advanced on that Disease; and the Theories of Dr. Milman refuted from Practice*, Londres, 1785; Filadelfia, 1793.

[528] Testimonio de Clement Noble, 1790, *HCSP*, 73, pp. 109-121. Los Noble eran una familia prominente en el comercio de esclavos. William Noble, probablemente el padre o un tío de Clement, fue el capitán del *Corsican Hero* en un viaje realizado en 1769-1770; es casi seguro que Clement viajara con él (como oficial), porque después se le confió el mando del barco. Hizo entonces lo que había hecho su padre o su tío: llevar con él a sus familiares, probablemente a sus hijos, en el *Brooks* unos años después. Las relaciones de tripulantes revelan que Joseph Noble iba con él en el viaje de 1783-1784, y que William Noble y él navegaron en el barco en 1784-1785. Parece ser que Joseph se hizo con el mando de un barco pocos años después, porque aparece en 1790 como capitán del *Abigail*, que zarpó de Liverpool con destino a la Costa del Oro. Un James Noble era capitán del barco de esclavos *Tamazin* que zarpó de Liverpool en 1792. Parece ser que una parte de los conocimientos y las tradiciones sobre la trata quedaron plasmados en un «libro del comercio» confeccionado por el primer capitán Noble. Ver «A Muster Roll for the Brooks, Clement Noble, from Africa and Jamaica», puerto de Liverpool, 6 de octubre de 1784, Board of Trade 98/44, NA; «A Muster Roll for the Brooks, Clement Noble, from Africa and Jamaica», puerto de Liverpool, 29 de abril de 1786, BT 98/46; carta de instrucciones de Mathew Strong al capitán Richard Smyth, del barco *Corsican Hero*, 19 de enero de 1771, 380 TUO 4/4, David Tuohy Papers, LRO (para el libro del comercio). Para los viajes de William, Joseph y James, ver *TSTD*, n.ºs 90589, 90655, 80008, 83702.

[529] Trotter, *op. cit.*, Londres, 1785; Filadelfia, 1793, pp. 19-20; testimonio de Trotter, *HCSP*, pp. 85, 87.

[530] *Ibid.*, pp. 119, 117, 120.

[531] Testimonio de Trotter, *HCSP*, pp. 88-89. Noble estaba seguro de que ese «hombre buscapleitos y turbulento» quería matarlo, y puede que tuviera razón. Ver el testimonio de Noble, *HCSP*, p. 113.

[532] *Ibid.*, pp. 110, 112.

[533] Noble tuvo bajo su mando a 162 hombres; en sus primeros dos viajes llevó a 118, pero 11 de ellos murieron, lo que dejó a 107 que podían haber ido con Noble en otro viaje. Los que hicieron el primer viaje (1781-1783) tuvieron dos oportunidades de volver a enrolarse con Noble, lo que equivale a un total de 168 posibilidades. De esa cifra, solo 13 nombres se repiten en las listas de tripulantes, e incluso ese número modesto magnifica la persistencia de la tripulación. Dos hombres (John Davis y John Shaw) parecen haber sido oficiales; Joseph Noble probablemente era hijo del capitán; y otros cuatro parecen haber sido «aprendices» enrolados por sus padres. De los otros seis, tres tenían nombres tan corrientes —John Jones, Edward Jones y John Smith— que no hay manera de estar seguros de si se trataba de las mismas personas en los distintos viajes. Eso deja un total de 3

marineros de los que se puede afirmar con certidumbre que se enrolaron una segunda vez con el capitán Noble: Peter Cummins y Robert Hartshorn fueron en el segundo y tercer viaje. El tercero, Pat Clarke, fue en el primero y el segundo viaje, pero parece que lo pensó mejor y desertó en Kingston (Jamaica). Ver el testimonio de Noble, *HCSP*, p. 112; «A Muster Roll for the Brooks, Clement Noble, from Africa and Jamaica», puerto de Liverpool, 15 de abril de 1783, Board of Trade 98/43; «A Muster Roll for the Brooks», 6 de octubre de 1784, BT 98/44; «A Muster Roll for the Brooks», 29 de abril de 1786, BT 98/46.

[534] Capitán John Adams, *Sketches taken during Ten Voyages to Africa, Between the Years 1786 and 1800; including Observations on the Country between Cape Palmas and the River Congo; and Cursory Remarks on the Physical and Moral Character of the Inhabitants*, Nueva York: Johnson Reprint Corporation, 1970 (1823), p. 9.

[535] Clarkson, *History*, vol. II, p. 187; Lapsansky, «Graphic Discord», p. 202; Oldfield, *op. cit.*, Londres: Frank Cass & Co., 1998, p. 163.

[536] Clarkson, *History*, vol. II, p. 115. A fines del siglo XVIII, términos como *salvaje*, *bárbaro* y *civilizado* aludían a una teoría histórica del progreso y el desarrollo social por estadios según la cual la civilización europea ocupaba la cúspide y representaba la etapa superior de la evolución humana. Las denuncias de «salvajismo» y «barbarie» eran desde hacía largo tiempo armas con las que los europeos construían sus imperios y sometían a los pueblos del mundo. En ese esquema, la trata se consideraba una fuente de virtud y un medio para civilizar al mundo no europeo. Cuanto más comerciaran con Europa esas otras partes del mundo, menos «salvajes» y «bárbaras» —y más parecidas a Europa— se tornarían. Ver Philip Gould, *Barbaric Traffic: Commerce and Antislavery in the Eighteenth-Century Atlantic World*, Cambridge (Massachusetts): Harvard University Press, 2003.

[537] Clarkson, *op. cit.*, Londres: James Phillips, 1789, p. 58.

[538] *Ibid.*, p. 48.

[539] John Wesley lo había señalado al dirigirse a los comerciantes de esclavos en 1774: «Sois vosotros quienes inducís al villano de África a vender a sus paisanos; y para hacerlo, a robar y a asesinar a hombres, mujeres y niños sin cuento: Al facilitarle al villano inglés pagarle por hacerlo; a quien pagáis muy bien por su execrable labor. Es vuestro dinero la fuente de todo lo que le permite proceder: De modo que sea lo que fuere que él o el africano hacen en el asunto, la acción y el hecho son vuestros. ¿Y se resigna a ello vuestra conciencia? ¿Nunca os reprocha? ¿El oro ha cegado por completo vuestros ojos y embrutecido vuestros corazones?». Ver su *Thoughts upon Slavery*, Filadelfia, 1778 (1774), p. 52.

[540] Emma Christopher, *Slave Trade Sailors and their Captive Cargoes, 1730–1807*, Cambridge: Cambridge University Press, 2006, pp. 164-168.

[541] La cita aparecía con la imagen del *Brooks* y el comentario adjunto en *Address to the Inhabitants of Glasgow, Paisley, and the Neighbourhood, concerning the African Slave Trade, by a Society in Glasgow*, Glasgow, 1790, p. 8. Marcus Wood apunta: «El diseño tiene un rigor pasmoso». Ver su *Blind Memory* (*op. cit.*, Mánchester y Nueva York: Manchester University Press, 2000), p. 29. Ver también Oldfield, *op. cit.*, Londres: Frank Cass & Co., 1998, p. 165; E. P. Thompson, «The

Moral Economy of the English Crowd in the Eighteenth Century», *Past and Present* 50, 1971, pp. 76-136.

[542] Finley, *op. cit.*, *Chicago Art Journal*, 1999, p. 16; Wood, *op. cit.*, en Quinsey, Didicher y Skakoon (eds.), *Lumen*, Edmonton: Academic Printing and Publishing, pp. 216-217.

[543] La frase «cálculos diabólicos» *(«diabolical calculations»)* es de Clarkson. Ver *History*, vol. II, p. 556. «Pulgada a pulgada, calculadamente» *(«Calculated inches»)* es del poema de William Roscoe *The Wrongs of Africa*, Londres, 1788. Ver también Ottobah Cugoano, *Thoughts and Sentiments on the Evil of Slavery*, Londres: Penguin, 1999 (1787), pp. 46, 85; J. Philmore, *Two Dialogues on the Man-Trade*, Londres: J. Waugh, 1760, pp. 36, 37, 41.

[544] Anstey, *op. cit.*, Londres, 1975, pp. 293, 315, 375-76, 398, 412.

[545] W. E. B. Du Bois, *The Suppression of the African Slave-Trade in the United States of America, 1638–1870*, Mineola (Nueva York): Dover Publications, Inc, 1970 (1896), pp. 41, 43-45, 48, 51, 52, 56, 60-62, 68, 73, 85-86, 104, 108-109.

[546] *TSTD*, n.º 80673.

Epílogo

Travesía infinita

El capitán James D'Wolf, miembro de una de las familias más poderosas de comerciantes de esclavos de Nueva Inglaterra, acababa de regresar a Newport (Rhode Island) tras realizar un viaje a la Costa del Oro en el *Polly*, un barco de esclavos más bien pequeño, de dos palos. Había embarcado a 142 cautivos coromantees y llevado a 121 de ellos vivos a La Habana (Cuba). Uno de sus marineros, John Cranston, compareció ante un gran jurado federal el 15 de junio de 1791 para declarar acerca de «una Negra […] lanzada por la Borda de esa Embarcación aún viva». ¿Había cometido el capitán D'Wolf un asesinato?[547]

La mujer, manifestó Cranston:

> […] cayó Enferma, y asumimos que de Viruela. El Capitán ordenó que la pusieran en la Cofa mayor por temor a que contagiara a los demás. Estuvo allí dos Días. La noche después de haber estado (ya 2 Días) se llamó a la Guardia a las 4 y entonces el Capitán Wolf nos llamó a todos a la popa; y dice él… si dejamos a la Esclava aquí… se lo pegará a los demás… y perderé a la mayor parte de mis Esclavos. Entonces nos preguntó si estábamos dispuestos a lanzarla por la borda. Le respondimos que no. No estábamos dispuestos a hacer tal cosa. Al oír eso él mismo fue a los Obenques, diciendo que debía ser lanzada por la borda y que sería lanzada por la borda… ordenándole a un tal Thos. Gorton que subiera con él… quien fue… y la ató sobre una Silla y le amarró una Máscara sobre los Ojos y la Boca y había una jarcia de las Eslingas enganchada alrededor de la Silla cuando la bajamos por el lado de babor de la Nave.

Aparentemente, el capitán D'Wolf no solo temía perder sus propiedades humanas, sino también tocar a la mujer enferma, razón por la cual utilizó una silla para levantarla y después bajarla a cubierta. En ese momento, otro marinero, Henry Clannen, le dio una mano para alzarla sobre la borda y dejarla caer al agua. Mientras el capitán se ocupaba de organizar la muerte de la mujer, Cranston y otros marineros «echamos a andar hacia proa y los dejamos».[548]

Cranston había visto a la mujer viva en la cofa (en lo alto del palo mayor) unos dos minutos antes de que la bajaran a la cubierta.

> P: ¿No la oyó hablar o hacer ningún Ruido cuando la lanzaron… ni la vio resistirse?
> R: No…, tenía una Máscara sobre la boca y los Ojos para que no lo hiciera, y fue para impedir que hiciera algún Ruido que los demás Esclavos pudieran oír, de modo que no se sublevaran.
> P: ¿Recuerda haber oído al Capitán decir algo después de terminada la escena?
> R: Todo lo que dijo fue que lamentaba haber perdido una Silla tan buena.
> […]
> P: ¿Alguien intentó evitar que la lanzara por la borda?
> R: No. No más allá de decirle que no tendríamos nada que ver con el asunto.

Cranston concluyó diciendo que ni él ni el resto de la tripulación temían a la viruela, y que en realidad deseaban exponerse a ella para adquirir inmunidad.[549]

Los comentarios sobre el escándalo hacían trepidar al puerto y la región. No menos de cinco periódicos informaron sobre el incidente, y se levantó el clamor del público. Ello se expresó con más fuerza a inicios de julio, cuando el gran jurado acusó de asesinato al capitán James D'Wolf.[550]

Pero el astuto capitán D'Wolf estaba un paso por delante de sus marineros, de los abolicionistas y de las autoridades. Había visto venir la acusación y zarpó rápidamente de Newport en otro viaje a la Costa del Oro. Quería que se calmara la agitación. En octubre de 1794 —más de tres años después del incidente en cuestión— logró que otros dos miembros de la tripulación del *Polly*, Isaac Stockman y Henry Clannen, declararan, no en

Rhode Island, sino en San Eustaquio, un puerto antillano de comercio de esclavos.[551]

Stockman y Clannen confirmaron la mayor parte de lo declarado por Cranston acerca del suceso, pero subrayaron que no tenían otra opción que hacer lo que hicieron. La mujer era un peligro, porque si varios miembros de la tripulación enfermaban y morían, habrían sido incapaces de controlar a su numeroso y turbulento cargamento de cautivos coromantees, «una Nación famosa por sus Insurrecciones». Esa circunstancia potencialmente mortal «los obligó a adoptar esa desagradable alternativa, ya que era la única forma de obtener el necesario alivio en esa Situación».[552]

Fuera como fuese, la «Situación» de la tripulación del *Polly* era, en buena medida, obra de D'Wolf. En su condición de propietario y capitán del barco, había sido decisión suya maximizar las ganancias contratando a una tripulación reducida en la que no había un cirujano. Había sido decisión suya comprar a miembros de «una Nación famosa por sus Insurrecciones». Era él quien había firmado una póliza de seguro que solo preveía un reembolso en caso de muerte de más del 20 % de los esclavos, lo que constituía un incentivo material para matar a uno, salvar a muchos y obtener una ganancia.[553]

Otros aspectos de la situación *no* eran, decididamente, obra de D'Wolf, y ellos apuntaban a la inminente desaparición del barco de esclavos como institución organizadora del capitalismo atlántico. Una primera línea de fuerza emanaba de la Costa del Oro. El capitán y la tripulación del *Polly* les temían a los cautivos coromantees porque tenían una larga historia de encabezar revueltas, tanto en los barcos como en las sociedades esclavistas del Nuevo Mundo. (En la generación previa habían encabezado la rebelión de Tacky, en Jamaica, uno de los levantamientos de esclavos más cruentos del Atlántico). Otra línea se extendía desde los círculos abolicionistas de Gran Bretaña y Norteamérica hasta el barco. Después del incidente del *Zong*, cuando el capitán Luke Collingwood les ordenara a sus marineros en

1781 que lanzaran por la borda a ciento veintidós cautivos, los opositores de la trata lo denunciaron como un asesino e insistieron en que los capitanes de barcos de esclavos no tenían derecho a matar impunemente a cautivos africanos. La valiente aparición de John Cranston ante el gran jurado —durante los años de mayor agitación abolicionista, 1788-1792— parece indicar que las ideas del movimiento ganaban terreno entre los marineros, que eran las personas de quienes dependía la trata. En el *Polly*, y en la sala del tribunal de Rhode Island en 1790-1791, estaba presente en embrión la alianza que terminaría por destruir el comercio de esclavos: africanos rebeldes y marineros disidentes, coaligados con activistas contra la esclavitud de las metrópolis provenientes de la clase media. Todos ellos se unieron para cambiar el campo de fuerza atlántico y limitar el poder de los capitanes de barcos esclavistas.[554]

Todavía no contaban con fuerza suficiente: el capitán D'Wolf fue absuelto de las acusaciones de asesinato. Las declaraciones de Stockman y Clannen resultaron útiles, al igual que la sentencia dictada en abril de 1795 por un juez de la isla de St. Thomas sobre que D'Wolf era inocente de los cargos de asesinato, y ello en una audiencia en la que no estaba presente nadie que declarara contra él. Igualmente importante fue el inmenso poder de su familia, varios miembros de la cual se movieron tras bambalinas. Durante varios años después de que el gran jurado pronunciara su acusación de asesinato, el jefe de la policía de Bristol (Rhode Island), una población de 1.406 habitantes, parece haber tenido enormes dificultades para hallar a James D'Wolf —miembro prominente de una familia eminente y muy visible— y arrestarlo. Sin duda no se esforzó mucho, y al cabo de cinco años dejó de intentarlo. Las acusaciones norteamericanas nunca fueron formalmente retiradas, pero el asunto se dejó disipar en el olvido. El poderoso clan de los D'Wolf había triunfado.[555]

El destino de los tres principales actores del drama subraya cuán divergentes eran las experiencias en la trata. John Cranston desapareció en

los muelles. La mujer esclavizada, cuyo nombre se perdió para siempre, se ahogó, sin duda luchando contra las ataduras que la mantenían atada a la silla que tanto le gustaba al capitán D'Wolf. Sus compañeros de barco coromantees arribaron a La Habana (Cuba) a inicios de 1791. Probablemente pasaron el resto de sus contados días produciendo azúcar, que el movimiento abolicionista se afanaba en explicar que estaba hecha con sangre. Algunos de ellos pudieron haber terminado en una de las tres plantaciones que el capitán D'Wolf compró en la isla al cabo de cierto tiempo. Seguramente allí le dieron continuidad a su tradición de resistencia. [556]

El capitán James D'Wolf prosperó en el corazón de las tinieblas, al adquirir inmensas riquezas con la trata. Financió otros veinticinco viajes —de los que obtuvo ganancias— como único o principal inversionista y propietario de la nave, y, además, invirtió en muchos otros viajes, por lo general en sociedad con su hermano John. No solo se convirtió en el miembro más rico de la familia D'Wolf, perteneciente a la elite, sino también en el hombre más rico del estado, si no de toda la región. Con sus riquezas —denunciadas por un abolicionista como «los dividendos de la opresión»— construyó Mount Hope, una de las mansiones más suntuosas de toda Nueva Inglaterra. Con el tiempo llegó a ser senador de los Estados Unidos.[557]

El «drama más tremendo» revisitado

Cuando Gran Bretaña y los Estados Unidos abolieron la trata en 1807-1808, ¿cuál era la obra realizada por el barco esclavista? Había transportado a 9 millones de personas de África al Nuevo Mundo. (Otros 3 millones estaban aún por llegar). Los barcos de esclavos británicos y norteamericanos eran responsables del traslado de 3 millones durante el largo siglo XVIII. El costo humano de ese tráfico es estremecedor: unos 5 millones de personas murieron en África, en los barcos o en el curso del primer año de trabajo en

el Nuevo Mundo. Durante el período 1700-1808, unas 500.000 perdieron la vida en la marcha hacia los barcos, otras 400.000 a bordo de las embarcaciones, y aproximadamente otras 250.000 poco después de que los barcos llegaran a puerto. En el momento de la abolición, unos 3,3 millones de esclavos trabajaban en «el complejo de plantación» atlántico para amos norteamericanos, británicos, daneses, holandeses, franceses, portugueses y españoles. Aproximadamente 1,2 millones de ellos laboraban en los Estados Unidos, y otros 700.000 en las colonias británicas del Caribe. Lo que produjeron fue extraordinario. Solo en 1807, Gran Bretaña importó para el consumo interno 297,9 millones de libras de azúcar y 3,77 millones de galones de ron, todo ello producido con trabajo esclavo, así como 16,4 millones de libras de tabaco y 72,74 millones de libras de algodón, casi todo producido por esclavos. En 1810, la población esclava de los Estados Unidos produjo 93 millones de libras de algodón y casi 84 millones de libras de tabaco; su propio valor, en cuanto propiedades, era de 316 millones de dólares. Robin Blackburn ha estimado que en el año 1800 la producción realizada con fuerza de trabajo esclava en el Nuevo Mundo «les había costado a los esclavos 2.500.000.000 horas de labor» y que había sido vendida por una «suma bruta que no debe haber sido muy inferior a 35.000.000 libras», lo que equivale a 3.300 millones en dólares de 2007. [558]

Como señalara W. E. B. Du Bois, la trata fue «el drama más tremendo de los últimos mil años de la historia humana»; «diez millones de seres humanos arrancados de la oscura belleza de su continente natal y trasladados al recién descubierto Eldorado de Occidente. Fue un descenso al infierno», un lugar de tormento y sufrimientos. Así fue, sin duda, para la mujer enmascarada que resultó asesinada, y para sus carabelas coromantees, quienes, como muchos millones más, fueron arrancados de su tierra natal, transportados al otro lado del Atlántico y obligados a trabajar, a producir riquezas para otros en «Eldorado». Du Bois se refería, por supuesto, al

conjunto de la experiencia de la esclavitud, pero sabía que el barco negrero era un círculo especial del averno. Y lo mismo sabían capitanes como James D'Wolf y Richard Jackson, quienes convirtieron sus barcos en infiernos flotantes y emplearon el terror para controlar a todos los que viajaban a bordo, marineros y esclavos, o «esclavos blancos» y «esclavos negros», como los llamara un capitán: en su opinión, no había «la menor diferencia entre ellos, excepto el color de la piel». Los instrumentos para llevar a cabo la tarea eran máscaras, sillas y jarcias, el gato de nueve colas, los aplastapulgares, el *speculum oris*, machetes, pistolas, colisas y tiburones. El barco era, en más de un sentido, una máquina diabólica, un gran instrumento de tortura.[559]

Pero el drama trascendía con mucho lo que sucedía en el barco, como bien sabían Du Bois y D'Wolf. El barco esclavista era el eje de un sistema atlántico de capital y trabajo que crecía con rapidez. Vinculaba a trabajadores libres y forzados, y a todas las categorías intermedias, de sociedades capitalistas y no capitalistas de varios continentes. El viaje del barco de esclavos comenzaba en los puertos británicos y norteamericanos, donde varios comerciantes juntaban su dinero, construían o compraban una embarcación y ponían en movimiento una sucesión transnacional de personas y sucesos. Ellos incluían, en los puertos de origen, a inversionistas, banqueros, empleados de oficina y aseguradores. Los funcionarios gubernamentales, desde los aduaneros hasta los miembros de las Juntas de Comercio, pasando por los legisladores, desempeñaban grandes y pequeños papeles reguladores. Con el fin de reunir el variado y costoso cargamento que se comerciaría en la costa de África, los comerciantes-capitalistas movilizaban las energías de fabricantes y trabajadores de Gran Bretaña, Norteamérica, Europa, el Caribe y la India, para producir telas, objetos de metal, armas, ron y otros productos. Para construir el barco, el comerciante-capitalista requería los servicios del constructor y de un pequeño ejército de artesanos que iban desde los

carpinteros hasta los fabricantes de velas. Estibadores de anchas espaldas llevaban el cargamento a la bodega de la embarcación, y, por supuesto, un capitán y una tripulación la llevaban al otro lado del Atlántico.

En la costa africana, el capitán hacía de representante del capital mercantil, y llevaba a cabo negocios con otros comerciantes, algunos de ellos europeos que dirigían las fortalezas y las factorías, y muchos más africanos, quienes controlaban el comercio y movilizaban a sus propios funcionarios, recaudadores de impuestos y reguladores locales y estatales, dependiendo de la región. Como sus homólogos británicos y norteamericanos, los comerciantes africanos coordinaban a trabajadores de diversos tipos en sus esferas de influencia: productores directos de mercancías «no esclavas»; captores de «esclavos»: ejércitos, merodeadores y secuestradores (que se diferenciaban por la escala de sus operaciones); y finalmente canoeros y otros trabajadores de la costa que cooperaban directamente con los capitanes y marineros para llevar la mercancía, humana o de otro tipo, a bordo del barco. Un número significativo de africanos realizó labores de marinería en los barcos esclavistas por períodos más o menos largos de tiempo.

Cuando el barco completaba el cruce del Atlántico y llegaba a un puerto americano, los comerciantes-capitalistas británicos y norteamericanos originales empleaban a un nuevo conjunto de contactos para realizar la venta y obtener las ganancias derivadas del cargamento humano. Bajo la supervisión de funcionarios coloniales, los comerciantes a cargo de la recepción dirigían las transacciones, conectando al capitán y la tripulación del barco de esclavos, por intermedio de los trabajadores locales de los muelles, tanto blancos como negros, con los plantadores hambrientos de brazos que compraban a los cautivos. Después de la venta, el capitán a menudo (idealmente) compraba mercancías producidas por los esclavos de las plantaciones locales y las cargaba en el barco para llevarlas en el viaje de retorno al puerto de origen. Merced a esas conexiones a larga distancia,

los comerciantes utilizaron al barco esclavista para crear y coordinar un circuito primario de capitalismo atlántico, tan lucrativo para algunos como aterrorizador y mortífero para otros.

El barco negrero no solo había transportado a millones de personas hacia la esclavitud, sino que las había preparado para ella. Los preparativos literales incluían el apresto de los cuerpos en venta por parte de la tripulación: afeitar y cortarles el pelo a los hombres, usar productos cáusticos para ocultar las llagas, teñir de negro las canas, frotar los torsos con aceite de palma. Pero los preparativos incluían también someterlos a la disciplina de la esclavización. Los cautivos experimentaban al «amo blanco» y su poder y terror sin límites, así como los de sus «capataces», el oficial, el contramaestre o el marinero. Experimentaban el empleo de la violencia para sostener un orden social en el que su número era, cuanto menos, diez veces superior al de sus captores. Comían juntos y vivían en circunstancias extremas, semejantes a las de los barracones. No trabajaban aún en las labores extenuantes y destructoras de almas de la plantación, pero muchos realizaban tareas que iban desde el trabajo doméstico hasta el servicio sexual forzado, desde las bombas de achique hasta las velas. Hay que señalar también que en la preparación de los cautivos para la esclavitud, la experiencia del barco negrero contribuía a disponerlos para la resistencia a la esclavitud. Allí elaboraban nuevos métodos de sobrevivencia y ayuda mutua: maneras novedosas de comunicarse y nuevas solidaridades en una masa multiétnica. Adquirían nuevos conocimientos sobre el barco, «los blancos», y de uno y otro como carabelas, como compañeros. Y lo que tal vez era más importante: el barco era testigo del nacimiento de una cultura de resistencia, de prácticas subversivas de negociación e insurrección.

Reconciliación desde abajo

Como declarara John Cranston ante el gran jurado de Rhode Island, muchos de sus «hermanos marineros», los mismos que habían contribuido a amasar

las fortunas del capitán D'Wolf y su clase, se hallaban en una situación diferente tras los viajes de transporte de esclavos. Los llamados *wharfingers*, *scow-bankers* y *beach horners* —marineros enfermos, quebrantados, obligados por los capitanes a abandonar los barcos negreros — recorrían los muelles y las bahías de casi todos los puertos americanos, desde la bahía de Chesapeake hasta Charleston, pasando por Kingston, en Jamaica, y Bridgetown, en Barbados. No tenían trabajo, porque nadie los contrataba por temor a una infección. No tenían dinero, porque les habían estafado sus salarios. No tenían comida ni abrigo, porque carecían de dinero. Deambulaban por los muelles, y dormían bajo los portales de las casas, debajo de las grúas utilizadas para cargar y descargar los barcos, en algún cobertizo que encontraban abierto, dentro de barriles de azúcar vacíos: dondequiera que encontraban un refugio contra los elementos.

Su aspecto era de pesadilla. Algunos tenían las magulladuras, las ronchas y las encías ensangrentadas típicas del escorbuto. Algunos tenían úlceras sangrantes causadas por los parásitos africanos, que alcanzaban una longitud de un metro y veinte centímetros y se enconaban debajo de la piel de la parte inferior de las piernas y los pies. Algunos tenían los temblores y sudores de la malaria. Algunos tenían los miembros grotescamente inflamados y los dedos de los pies podridos. Algunos estaban ciegos, víctimas de un parásito *(Onchocerca volvulus)* transmitido por un jején que habitaba en los ríos de corrientes rápidas de África Occidental. Algunos tenían un aspecto hambriento y magullado, cortesía de sus capitanes. «Su apariencia [era] cadavérica», y muchos estaban próximos a la muerte. Los más capaces «mendigaban de otros marineros un bocado de comida». Un capitán con muchos viajes en su haber los llamó «los seres más miserables con los que me he topado en cualquier país en toda mi vida». Esos marineros «de desecho» de la trata dependían de la caridad. «Hermanos marinos» más saludables les llevaban comida y trataban de cuidar de ellos, pero también sus medios eran limitados.[560]

Encontraron ayuda de otra fuente, quizás inesperada. Un oficial de la Marina Real de apellido Thompson señaló que algunos de esos patéticos marineros morían, pero que «los negros sentían compasión de otros y los llevaban a sus chozas, donde a menudo los ha visto tan enfermos que se encontraban casi al borde de la muerte». Otros señalaron la existencia del mismo fenómeno en otros lugares. «Algunos de ellos —explicaba el señor James— son acogidos por compasión por las negras, y con el tiempo se curan». El marinero Henry Ellison señaló que a los *wharfingers* les resultaba difícil encontrar un lugar para no mojarse, «excepto que un negro de cuando en cuando es lo bastante bondadoso como para llevarlos a su choza». Los que los acogían sabían exactamente quiénes eran, ya que reconocían las dolencias específicas de África Occidental de las que padecían, y tal vez cómo tratarlas. Es probable que algunos conocieran personalmente a los marineros.[561]

La compasión no terminaba con la comida, el albergue y los cuidados. Se extendía al más allá. Cuando los marineros morían —«en la mayor miseria, de hambre y enfermedades»— «esas mismas personas los enterraban por caridad», apuntó el señor James. En Kingston, Ellison había visto a «negros que llevaban sus cadáveres a Spring Path para enterrarlos». Otro oficial de la Marina, Ninian Jeffreys, quien «asistía a una festividad de los negros en Spring Path, que es su cementerio, he visto a menudo cómo llevaban allí los cuerpos de esos *wharfingers* para enterrarlos en un terreno aledaño».[562]

¿Qué significaban esa compasión y esos actos de caridad? ¿Es posible que quienes habían sobrevivido como prisioneros en el barco esclavista supieran con precisión cuán horrible había sido la experiencia para todos los que se encontraban a bordo y que, movidos por ese convencimiento, mostraran solidaridad y compasión por quienes habían sido los guardianes de su prisión? ¿Quizás el término *carabela* era lo suficientemente generoso y abarcador como para permitirles a los oprimidos mostrarse humanos con quienes habían presidido su esclavización a bordo del barco negrero?[563]

La hora de la verdad

Concluyo, entonces, con un comentario personal. Decidí terminar este libro con la historia del capitán James D'Wolf, el marinero John Cranston y la africana enmascarada de nombre desconocido por tres razones. La primera es que esa historia tiene como protagonistas a los tres actores principales del «drama más tremendo». Además, resulta apropiado que el libro termine como empezó: con los sufrimientos de una africana anónima. Segundo, la historia resume la realidad de terror imperante en el barco esclavista y, a la vez, apunta a la acumulación de fuerzas que acabaría por dar al traste con él. Tercero, llama la atención hacia un hecho que merece subrayarse: los dramas que se desarrollaban en las cubiertas de un barco de esclavos eran posibles —podría decirse que estaban estructurados— por el capital y el poder de individuos que se encontraban muy lejos de él. Los dramas en los que participaban capitanes, marineros y cautivos africanos a bordo de los barcos formaban parte de un drama mucho mayor: el surgimiento del capitalismo y su desplazamiento por todo el mundo.

James D'Wolf es un personaje inusual porque se ensució las manos —quizás sería mejor decir que se las ensangrentó— en la trata. Las manos que lanzaron a la mujer enmascarada por la borda contaban las ganancias en el despacho del comerciante y al final contribuyeron a elaborar leyes en el Senado de los Estados Unidos. En este sentido, D'Wolf era, sin duda, inusual, aunque no único, dado que quienes más se beneficiaban del barco esclavista por lo general permanecían alejados, tanto física como psicológicamente, de sus tormentos, sus sufrimientos, su hedor y su muerte. Comerciantes, funcionarios gubernamentales y, más en general, las clases dominantes cosecharon los enormes beneficios que reportaron el barco esclavista y el sistema al que servía. D'Wolf pronto se sumó a ellos, ya que aparentemente solo emprendió otro viaje en busca de esclavos (para evadir a las autoridades después del asesinato), y más tarde ascendió por la escala económica de la condición de capitán al estatus más elegante de

comerciante de esclavos. La mayoría de los comerciantes, como Humphry Morice y Henry Laurens, se aislaban de las consecuencias humanas de sus inversiones y consideraban el barco esclavista de maneras abstractas y útiles, al reducirlo todo a columnas de números en libros de contabilidad y declaraciones de pérdidas y ganancias.

Como un número creciente de personas en todo el mundo, estoy convencido de que ha llegado la hora de sacar una cuenta diferente. ¿Qué les deben los descendientes de D'Wolf, Morice y Laurens —sus familias, su clase, sus Gobiernos y las sociedades que contribuyeron a construir— a los descendientes de los cautivos que trabajaron para ellos como esclavos? Se trata de una pregunta compleja, pero la justicia exige que se plantee —y que se responda— si es que queremos superar algún día el legado de la esclavitud. No puede haber reconciliación sin justicia.

No es una pregunta nueva. El capitán negrero Hugh Crow señaló en sus memorias, publicadas tras la abolición, que existían posibilidades «de ofrecerle a África alguna reparación por los males que Inglaterra puede haberle infligido». Tenía en mente la filantropía y lo que se denominaría «el comercio legítimo» con África, esto es, el comercio de «mercancías» no humanas. No incluyó en su consideración a las personas que él y otros capitanes habían llevado a las Américas. Pero hasta el capitán de un barco esclavista admitía que algo había que hacer para reparar una monstruosa injusticia histórica. Ello se aplica, por supuesto, no solo a la trata, sino a toda la experiencia de la esclavitud.[564]

Gran Bretaña y los Estados Unidos dieron pasos significativos en el curso de la pasada generación en el reconocimiento de que la trata y la esclavitud forman parte importante de su historia. Ello fue fruto, en primer lugar, del surgimiento de diversos movimientos en pro de la justicia racial y de clase a ambos lados del Atlántico en las décadas de 1960 y 1970, que exigieron nuevas historias y nuevos debates acerca de su significado. Estudiosos, maestros, periodistas y profesionales de los museos, entre otros,

encontraron una inspiración en esos movimientos y recuperaron grandes porciones del pasado africano y afronorteamericano, con lo que crearon nuevos conocimientos y una nueva conciencia pública sobre el tema. Aun así, sostengo que ninguno de los dos países ha abordado todavía el lado más oscuro y violento de esa historia, lo que constituye quizás una razón de que la oscuridad y la violencia sigan presentes en la actualidad. La violencia y el terror fueron elementos centrales de la formación misma de la economía atlántica y sus múltiples sistemas de trabajo en los siglos XVII y XVIII. Hasta las mejores historias de la trata y la esclavitud han tendido a minimizar, incluso podría decirse que a suavizar, la violencia y el terror que están en el centro de los temas que abordan.[565]

La mayoría de las historias de la travesía del Atlántico y la trata se han concentrado en un aspecto de su tema. Siguiendo el ejemplo de los abolicionistas del siglo XVIII, pero desconfiando de su propaganda y su sensacionalismo, muchos historiadores se han centrado en el número de muertes durante ese traslado, elemento que ha llegado a simbolizar los horrores de la trata. De ahí que el número de los transportados y la manera en que murieron a lo largo de esa ruta hayan sido temas clave de estudio y debate y, en mi opinión, está bien que así haya sido, pero ese enfoque es limitado. Uno de los propósitos fundamentales de este libro consiste en ampliar el análisis al tratar la muerte como uno de los aspectos del terror, e insistir en que este último, como drama profundamente humano vivido en un barco tras otro, era el rasgo definitorio del infierno que era el barco esclavista. La pregunta acerca de la cantidad de muertes puede responderse con estadísticas abstractas, incruentas; no así la de cómo unos pocos instauraron el terror y muchos lo sufrieron —y cómo lo resistieron—.

El énfasis en el terror no hace más fácil la respuesta a la pregunta sobre la reparación. Ni tampoco es tarea de los historiadores contestarla. El precio de la explotación, del trabajo no remunerado, puede y debe computarse, porque todas las personas, pasadas y presentes, merecen recibir el pleno y

justo valor de su trabajo. Opino que las reparaciones son correctas, pero la justicia no puede reducirse a un cálculo monetario, so pena de que las soluciones propuestas se ajusten a las reglas del juego que dio nacimiento a la trata. ¿Cuál es el precio del terror? ¿Cuál el de la muerte prematura en masa? Esos son elementos constitutivos del racismo, sobre todo cuando se unen a la opresión de clase, y todavía nos acompañan.[566]

Al final, llego a la conclusión de que las respuestas a estas preguntas debe pronunciarlas un movimiento social en pro de la justicia encabezado por los descendientes de quienes más han sufrido a causa de los legados de la trata, la esclavitud y el racismo al que dieron origen, al que se sumen otros aliados en una lucha mayor para poner fin a la violencia y el terror que han sido siempre elementos centrales del ascenso y el continuado funcionamiento del capitalismo. Es por esta razón que decidí terminar con las declaraciones de marineros acerca de esclavos que cuidaban de marinos enfermos y moribundos en puertos del Caribe. Su concepto de la humanidad es el más generoso e inclusivo que descubrí en el curso de mis investigaciones para escribir este libro. Esas buenas obras, realizadas por personas que disponían de alimento, cobijo, salud y espacio precarios para sus rituales y enterramientos, parecen apuntar a la posibilidad de un futuro diferente. Con la inspiración que nos brindan y un duro trabajo de nuestra parte quizás todavía resulte posible. Puede que, finalmente, la larga y violenta travesía del barco esclavista llegue a su fin, y que «el drama más tremendo» pueda tornarse tremendo en un sentido enteramente nuevo.

---

[547] «John Cranston's testimony to the Grand Jury, June 15, 1791», Newport Historical Society, Newport (Rhode Island), caja 43, carpeta 24. Todas las citas que siguen de Cranston y el presidente del gran jurado son de ese documento. Se puede hallar más información sobre el *Polly* en *TSTD*, n.º 36560. El *Litchfield Monitor* informó el 8 de junio de 1791 que Caleb Gardiner, otro importante comerciante de esclavos, era copropietario de la nave. El número original de cautivos, 142, aparece en «Deposition of Isaac Stockman and Henry Clannen taken before Joannes Runnels, Governor of

the Island of Saint Eustatius», 2 de octubre de 1794, Rhode Island Historical Society, Newport (Rhode Island).

[548] Una «joven Dama» que escribió en el *American Mercury* (6 de junio de 1791) sobre el incidente ocurrido a bordo del *Polly* planteó la posibilidad de que Cranston hubiera acusado a D'Wolf en venganza por «malos tratos» en el barco. Ello es poco probable por dos razones: primero, de haber sido ese el caso, Cranston habría acusado a D'Wolf de algo diferente, probablemente violencia excesiva, retención de salarios o provisiones escasas, lo cual podría haberle reportado algún beneficio personal; segundo y más importante, si eso hubiera sido cierto, Stockman y Clannen sin duda habrían mencionado en sus declaraciones la prevención de Cranston contra el capitán. No lo hicieron.

[549] Cranston añadió que la mujer era «más o menos de mediana edad» y que había recibido alimentación mientras permaneció en la cofa mayor. Dijo que no sabía si se habría recuperado de no haber sido lanzada por la borda.

[550] La «joven Dama» le escribió a su hermano utilizando el caso para reprocharle su participación en la trata, pero no expresó en la carta una oposición de principio a la misma. Un segundo corresponsal no ofreció ningún dato sobre su persona ni opinó sobre el caso. Un tercero, un «caballero de Rhode Island», era obviamente un abolicionista. Los tres habían escuchado la misma historia, aunque dos de ellos no mencionaron al capitán D'Wolf, mientras que el tercero lo llamó «Capitán Wolf». Aunque dos de las cartas fueron publicadas antes de que Cranston fuera interrogado por el gran jurado, todas contaban la misma historia: la cautiva contrajo la viruela; el capitán D'Wolf pidió a la tripulación que lo ayudara a lanzarla por la borda (dos de los tres decían que se lo había «ordenado») y esta se negó; el capitán entonces lo hizo él mismo. Ver «Extract of a letter from a young Lady, Rhode Island, to her Brother, in this State, date May 24, 1791», *American Mercury*, 6 de junio de 1791; «Extract of a letter from Newport (Rhode-Island) dated the 5th month 9th, 1791», *Litchfield Monitor*, 8 de junio de 1791; «Extract of a letter from a gentleman in Rhode-Island», *Connecticut Courant*, 18 de julio de 1791.

[551] El caballero abolicionista era quien más enterado parecía estar del caso, y puede que haya desempeñado un papel en llevar a Cranston ante el gran jurado. Señaló que se había oído al capitán D'Wolf decir a propósito de la enferma: «Maldita sea, hay que lanzarla por la borda». Añadía que «ambos oficiales» habían muerto durante el viaje, con lo que quizás sugería que la enfermedad se había propagado y que «las personas» (refiriéndose a varios miembros de la tripulación, no solo a Cranston) habían informado sobre la atrocidad, lo que había causado la indignación del público y que las autoridades comenzaran a reunir declaraciones juradas. Ver el *Connecticut Courant* del 18 de julio de 1791. El viaje de D'Wolf para evadir a la justicia, fuera en el *Polly* o en otro barco propiedad de él o de su familia, no aparece listado con él como capitán en la *TSTD*. Es posible que haya viajado con otro miembro de la familia.

[552] Declaración de Isaac Stockman y Henry Clannen, 1794. La *TSTD* señala que el número de tripulantes era doce, pero Stockman y Clannen dicen que eran quince. Hay que señalar también que Cranston podía perderlo todo y no ganaba nada al enfrentarse a un personaje poderoso como D'Wolf, y que, por otro lado, Stockman y Clannen podían ganar mucho y no tenían nada que perder. De

hecho, puede que les pagaran para hacer sus declaraciones, ya que los capitanes con frecuencia sobornaban a los marineros para defenderse de acusaciones legales. Se debe recordar que Cranston había implicado a Clannen en el asesinato. Además, el hecho de que las declaraciones se produjeran tres años después del suceso en cuestión parece apuntar a que el capitán D'Wolf las pudo haber orquestado.

[553] George Howe, *Mount Hope: A New England Chronicle*, Nueva York: Viking Press, 1959, pp. 105, 106.

[554] Este era un suceso muy inusual en la historia de la trata. Hasta donde podemos inferir de las informaciones que han llegado a nosotros, no era común lanzar por la borda a cautivos vivos. Las razones no eran morales, sino sobre todo económicas. Además, los capitanes no solían pedir la opinión de sus tripulaciones, y los marineros no solían negarse a sus deseos. Hacerlo era correr el riesgo de ser acusado de insubordinación, lo que se castigaba con el látigo, o incluso de amotinamiento, que se penaba con la muerte. Mitra Sharafi analiza un viaje comparable al del *Polly* en «The Slave Ship Manuscripts of Captain Joseph B. Cook: A Narrative Reconstruction of the Brig *Nancy*'s Voyage of 1793», *Slavery and Abolition* 24, 2003, pp. 71-100.

[555] Isaac Manchester, el acusador de D'Wolf en St. Thomas, no estaba presente en el *Polly* al ocurrir el hecho, pero había «oído hablar» de él. No es una coincidencia que cinco meses después del veredicto del juez favorable a D'Wolf, Manchester fuera nombrado capitán de un barco de esclavos de Bristol (Rhode Island) llamado el *Sally*, que era propiedad de la familia D'Wolf. Manchester continuó empleado por la familia D'Wolf durante tres años y medio (tres viajes) y después se convirtió en propietario de barcos y finalmente en comerciante por su cuenta. Ver Rufus King Papers, caja 6, carpeta 2, New-York Historical Society; *TSTD*, n.ºs 36616, 36668, 36680.

[556] *No Rum!—No Sugar! or, The Voice of Blood, being Half an Hour's Conversation, between a Negro and an English Gentleman, shewing the Horrible Nature of the Slave-Trade, and Pointing Out an Easy and Effectual Method of Terminating It, by an Act of the People*, Londres, 1792.

[557] Howe, *op. cit.*, Nueva York: Viking Press, 1959, pp. 130-131.

[558] Elizabeth Boody Schumpeter (ed.), *English Overseas Trade Statistics, 1697–1808*, Oxford: Clarendon Press, 1960, pp. 60-62; Susan B. Carter (ed.), *Historical Statistics of the United States: Earliest Times to the Present*, Nueva York: Cambridge University Press, 2006; Robin Blackburn, *The Making of New World Slavery: From the Baroque to the Modern, 1492–1800*, Londres: Verso, 1997, p. 581. Este párrafo se nutre de Seymour Drescher, *Econocide: British Slavery in the Era of Abolition*, Pittsburgh: University of Pittsburgh Press, 1977. Ver su estimación de que el 92,3 % del algodón importado entre 1801 y 1805 dependía del trabajo esclavo (p. 86).

[559] *Memoirs of Crow*, pp. 22, 32.

[560] Tres citas: testimonio de Thomas Wilson, 1790, en *HCSP*, 73, p. 12; entrevista al señor James, *Substance*, p. 17; testimonio del capitán John Ashley Hall, 1790, *HCSP*, 72, p. 233. Para información más general, ver el testimonio de James Morley, 1790, *HCSP*, 73, pp. 164, 168; testimonio de Thomas Bolton Thompson, 1790, *HCSP*, 73, p. 173; testimonio de Ninian Jeffreys,

1790, *HCSP*, 73, p. 240; testimonio de James Towne, 1791, *HCSP*, 82, p. 30; testimonio de John Simpson, 1791, *HCSP*, 82, p. 44; testimonio del doctor Harrison, 1791, *HCSP*, 82, p. 53; testimonio de Robert Forster, 1791, *HCSP*, 82, pp. 133-134; testimonio de Mark Cook, 1791, *HCSP*, 82, p. 199; testimonio de Hercules Ross, 1791, *HCSP*, 82, p. 260.

[561] Entrevista a Thompson, *Substance*, p. 25; entrevista al señor James, *Substance*, p. 17; entrevista de Ellison, *Substance*, p. 41. Parece ser que Thomas Clarkson se enteró de la existencia de esos marineros enfermos y menesterosos, y de las acciones compasivas de los esclavos, en las entrevistas que realizó a marinos en 1787-1788. Parece ser que, posteriormente, él y otros abolicionistas acostumbraban a preguntarles a otros marinos y personas cercanas al mundo del mar acerca de estos asuntos y acumularon testimonios de veintitrés personas sobre el tema para las audiencias parlamentarias y para incluirlas en *Substance of the Evidence*.

[562] Entrevista al señor James, *Substance*, p. 17; entrevista a Ellison, *Substance*, p. 41; entrevista a Jeffreys, *Substance*, p. 92. Para ejemplos de uso del concepto de *carabela (shipmate)* por un capitán y un marinero (refiriéndose a africanos esclavizados), ver *Memoirs of Crow*, pp. 159, 129; *Three Years Adventures*, pp. 144, 425-427. Sobre las estrechas relaciones entre los esclavos y los marineros de la trata en el «Caribe sin amos» a fines de la década de 1780 y durante la de 1790, época de auge del abolicionismo, ver Julius Sherrard Scott III, «The Common Wind: Currents of Afro-American Communication in the Era of the Haitian Revolution», tesis para obtener el grado de doctor, Duke University, 1986, pp. 134-146.

[563] Los estudiosos de la arqueología histórica del Caribe aún no han confirmado que se haya dado sepultura a marineros europeos en cementerios de africanos, pero el más destacado representante de la disciplina en Jamaica, Roderick Ebanks, considera que es probable: «Sobre la base de lo que conozco acerca de los esclavos, lo que me cuenta no resultaría inusual» (comunicación personal con el autor, 31 de julio de 2006). Es muy probable que futuras excavaciones en cementerios urbanos aborden la cuestión.

[564] *Memoirs of Crow*, p. 291.

[565] La centralidad de la violencia y el terror se plantea en Peter Linebaugh y Marcus Rediker, *The Many-Headed Hydra: Sailors, Slaves, Commoners, and the Hidden History of the Revolutionary Atlantic*, Boston: Beacon Press, 2000 [trad. cast.: *La hidra de la revolución*, Madrid: Crítica, 2005].

[566] Mis ideas sobre este punto están influenciadas por Paul Gilroy, *The Black Atlantic: Modernity and Double Consciousness*, Cambridge: Harvard University Press, 1993 [trad. cast.: *Atlántico negro*, Madrid: Akal, 2014], y Ruth Gilmore, *Golden Gulag: Prisons, Surplus, Crisis, and Opposition in Globalizing California*, Berkeley: University of California Press, 2006.

Reconocimientos

Nunca habría podido escribir este libro sin la ayuda de familiares, amigos, colegas y un número no pequeño de serviciales extraños. Deseo expresarle mi agradecimiento al personal de las siguientes instituciones: National Maritime Museum, Greenwich; Bristol Record Office (en especial a Pat Denney, archivista de la Society of Merchant Venturers); Bristol University Library; Bristol City Museum; Merseyside Maritime Museum (en particular a Tony Tibbles y Dawn Littler); Liverpool Record Office; St. John's College Library y Cambridge University Library; National Archives; House of Lords Record Office; Royal College of Surgeons; Friends House Library; Bristol (Rhode Island) Historical Society; Newport (Rhode Island) Historical Society; John Carter Brown Library; Providence Public Library; Baker Library, Harvard Business School; New-York Historical Society; Seeley G. Mudd Manuscript Library, Princeton University; Robert W. Woodruff Library, Atlanta University Center; Charleston County Public Library; Avery Research Center and Special Collections, Addlestone Library, College of Charleston; South Caroliniana Library; South Carolina Historical Society. También quiero expresarle mi agradecimiento al maravilloso personal de mi propia biblioteca, la Hillman, de la Universidad de Pittsburgh, en especial a Phil Wilkin, quienes me ayudaron a obtener materiales esenciales para la investigación.

Gracias al National Endowment of the Humanities y el American Council of Learned Societies por el apoyo que supusieron sus becas. Mi investigación también se vio facilitada de maneras diversas y generosas en la Universidad de Pittsburgh gracias al apoyo que me brindaron el Center for Latin American Studies, el Center for West European Studies, el University Center for International Studies, el Central Research Development Fund, la George Klinzing and Provost's Office of Research y el decano N. John Cooper y los profesores de la Facultad de Artes y Ciencias.

Tuve el privilegio de hablar sobre este proyecto ante muchos auditorios interesados y receptivos. Les doy las gracias a los organizadores de esos eventos y a todos los que asistieron y expresaron allí sus criterios: Eric Cheyfitz, de Cornell University; Karen Kupperman, Sinclair Thomson y Michael Gomez, de New York University; Madge Dresser, de University of the West of England; Peter Way, de Bowling Green State University; Andrew Wells y Ben Maddison, de University of Wollongong; Cassandra Pybus, del Centre for the Study of Colonialism and Its Aftermath, University of Tasmania; Rick Halpern, de University of Toronto; Pearl Robinson, de Tufts University; William Keach, de Brown University; Simon Lewis, de College of Charleston; Modhumita Roy, de Marxist Literary Group; Phyllis Hunter, de University of North Carolina-Greensboro; Kirk Savage, del Departamento de Historia del Arte y Arquitectura, y Alejandro de la Fuente, del Departamento de Historia de la Universidad de Pittsburgh. También me resultaron muy útiles las ideas y sugerencias de los colegas que se reunieron en Fremantle (Australia) en julio de 2005, para asistir a la conferencia «Middle Passages: The Oceanic Voyage as Social Process» (Travesías atlánticas. El viaje oceánico como proceso social), organizada por Cassandra Pybus, Emma Christopher y Terri-Ann White.

Hace treinta años que trabajo en archivos marítimos, pero me llevó mucho tiempo darme cuenta de que era posible escribir una historia del barco esclavista, y más aún aceptar el reto. La idea se me ocurrió por primera vez a fines de la década de 1990, cuando visitaba a condenados a la pena de muerte en Pensilvania y trabajaba en pro de la abolición de la pena capital, un sistema moderno de terror. Quiero expresarles mi agradecimiento a las muchas personas que he conocido en esta larga y continuada lucha: nuestra obra común se refleja de incontables maneras, sutiles y profundas, en estas páginas. Un momento determinante en cuanto a la decisión de escribir el libro fue mi encuentro en el año 2003 con un grupo de talentosos académicos en el Sawyer Seminar sobre «Redress in Social Thought, Law, and Literature» (Rectificación en el pensamiento social, las leyes y la literatura), celebrado en la University of California-Irvine. Especialmente valiosos me resultaron allí y desde entonces los intercambios con Saidiya Hartman, autora de un nuevo e impactante libro: *Lose Your Mother: A Journey Along the Atlantic Slave Route* (Perder a tu madre. Un viaje por la ruta atlántica de los esclavos).

Muchos de mis colegas y estudiantes de la Universidad de Pittsburgh me han ayudado de incontables maneras. Joseph Adjaye ha sido desde hace largo tiempo una fuente vital de conocimientos y comprensión de la historia africana. Stefan Wheelock me animó a reflexionar sobre la tecnología de la esclavización, mientras que Jerome Branche me ayudó a entender el concepto de *carabela*. Seymour Drescher y Rebecca Shumway leyeron capítulos del libro y pusieron sus conocimientos a mi disposición. Patrick Manning ha sido un parangón de generosidad académica y camaradería: me alentó al inicio del proyecto, me guio cuando estaba en medio de él y me auxilió de numerosas maneras prácticas al final. Rob Ruck ha compartido conmigo los vaivenes del libro y muchas cosas más, entre las cuales no han sido menores muchas temporadas de baloncesto en Pitt. Esas personas y otras —Alejandro de la Fuente, Lara Putnam, Bill Chase, Reid Andrews y

los miembros del Working-Class History Seminar— han contribuido a que el Departamento de Historia de la Universidad de Pittsburgh haya sido para mí un hogar feliz durante muchos años.

He contado a lo largo de todo el tiempo con excelentes asistentes de investigación. Tres de mis antiguos estudiantes de licenciatura, Heather Looney, Ian Hartman y Matt Maeder, realizaron un trabajo realmente notable, no solo buscando fuentes primarias, sino planteándome preguntas agudas, cuestionadoras, acerca de lo que hallaban. Mis estudiantes de posgrado, antiguos y actuales, han sido una continua fuente de entusiasmo, asistencia e inspiración: gracias a Isaac Curtis, John Donoghue, Niklas Frykman, Gabriele Gottlieb, Forrest Hylton, Maurice Jackson, Eric Kimball, Christopher Magra, Michael McCoy, Craig Marin, Scott Smith, Karsten Voss y Cornell Womack. Vaya un agradecimiento especial a Niklas, Gabriele, Chris y Forrest, quienes me ayudaron en la investigación, como lo hizo también mi hijo, Zeke Rediker, quien me ayudó con lo relativo a su área de interés, la historia de África.

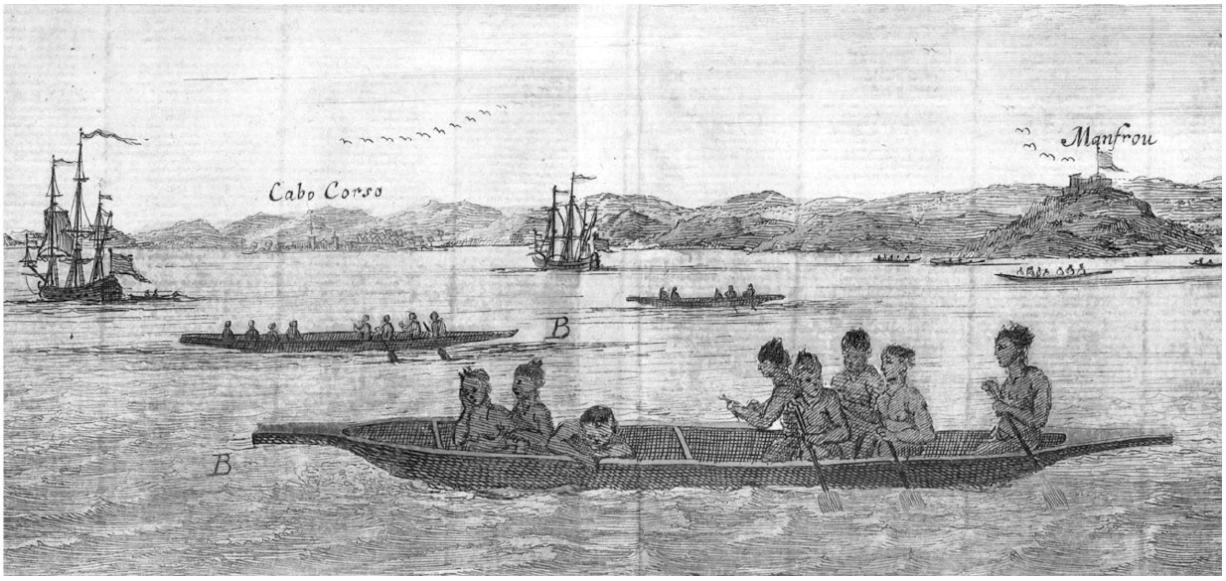
Tengo una deuda de gratitud especial con Peter Linebaugh, cuya amistad y colaboración a lo largo de los años fueron centrales para la formulación de este proyecto. Michael West, un distinguido estudioso-activista sobre África y el Atlántico negro, me animó cálidamente a continuar con el proyecto de principio a fin. El espléndido artista y escritor del mar, William Gilkerson, me dio una mano digna de un marinero con el capítulo 2. George Burgess, coordinador de operaciones y director del museo del Florida Program for Shark Research, Florida Museum of Natural History, y del Departamento de Ictiología de la Universidad de Florida, me ayudó a entender la historia y la conducta de los tiburones, al tiempo que Pieter van der Merwe, del National Maritime Museum, me brindó una generosa colaboración en lo relativo a James Field Stanfield (capítulo 5). David Eltis me proporcionó amablemente cifras recientes de la actualizada (2006) *Trans-Atlantic Slave Trade: A Database on CD-ROM* (ver la versión más

reciente en www.slavevoyages.org). Roderick Ebanks compartió conmigo sus conocimientos sobre arqueología histórica en Jamaica. Mi agradecimiento a todos.

Cinco excelentes historiadores leyeron todo el manuscrito y lo enriquecieron con su enorme saber. Quiero expresarle un agradecimiento especialmente cálido a Cassandra Pybus, una talentosa escritora e historiadora que me ayudó a ver nuevas posibilidades; a Emma Christopher, cuyo estudio pionero sobre los marineros de la trata contribuyó a hacer posible mi libro; y a Robin Blackburn, cuyos estudios de síntesis, comparación y comprensión de la esclavitud atlántica han sido ejemplares. Ira Berlin, quien ha reconceptualizado de manera brillante la experiencia de los esclavos en el Nuevo Mundo, me hizo algunas sugerencias insistentes, como es propio de él. Kenneth Morgan, cuyo estudio sobre la trata británica establece una nueva cota académica en esa área, me ayudó de múltiples maneras, compartiendo su conocimiento y sus fuentes extraordinarias y haciéndome muchos comentarios cuidadosos y detallados. Les agradezco a todos sus sugerencias, incluidos los comentarios que fui demasiado terco para aceptar.

Mi agente, Sandy Dijkstra, me ayudó a reflexionar acerca de cómo emprender el proyecto y a encontrar los editores adecuados a ambos lados del Atlántico. Maureen Sugden se ocupó con maestría de revisar y corregir el manuscrito. Les doy las gracias a Eleanor Birne y John Murray, y a mis excelentes editoras de Viking Penguin USA, Wendy Wolf y Ellen Garrison, quienes me acompañaron, estimularon y ayudaron todo el tiempo, sobre todo cuando las cosas se pusieron difíciles en la última etapa.

He reservado para el final los agradecimientos a mi familia. Mi esposa, Wendy Goldman, leyó, analizó, debatió y me ayudó sin fin, más que nadie. Les dedico el libro a ella y a mis hijos, Zeke y Eva Rediker.

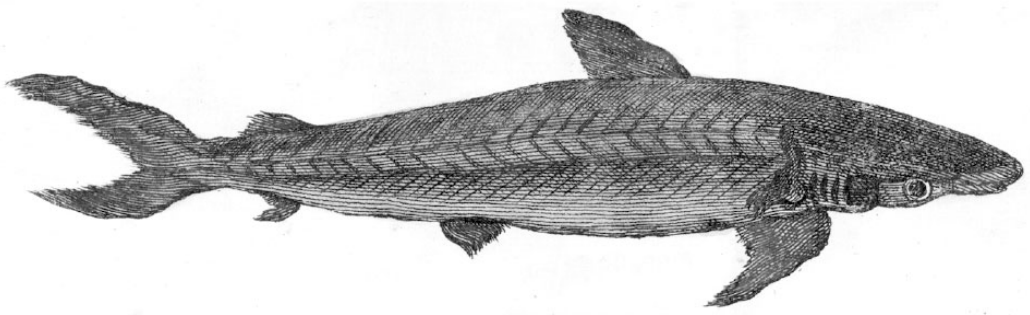


El paso de la expropiación y la esclavitud en África a la explotación en América a menudo implicaba el transporte en canoa desde la orilla hasta el barco, como se muestra en esta ilustración de una embarcación en la Costa del Oro a fines del siglo XVII.

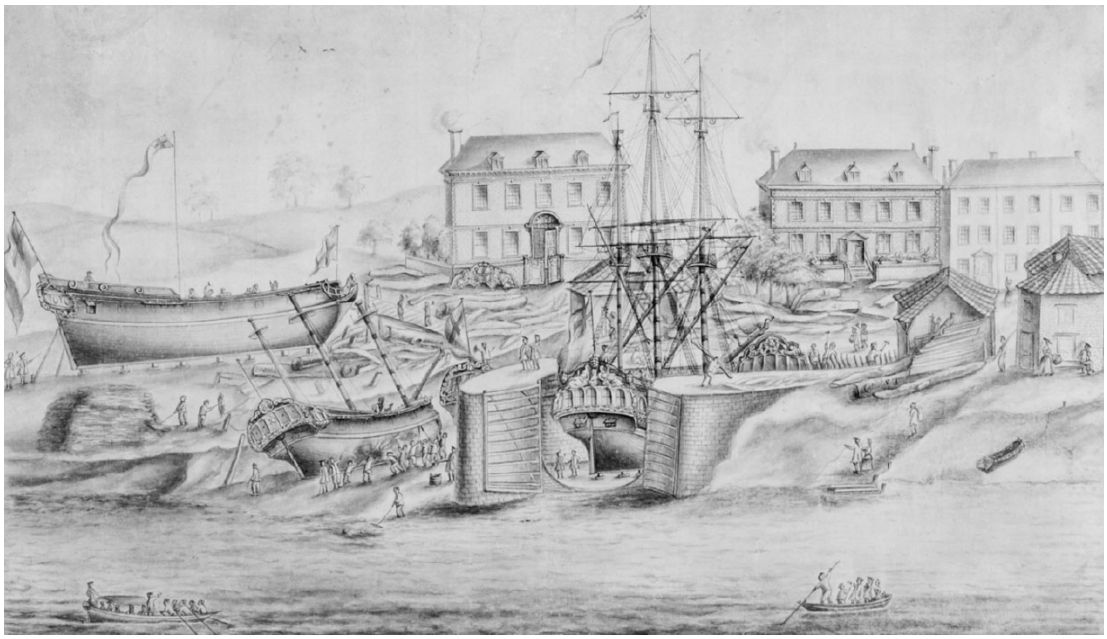
Black Bart Robert era primer oficial en un barco de esclavos cuando fue capturado por piratas en 1719. Se unió a ellos y pronto se convirtió en el capitán más notorio de la «edad de oro de la piratería». Su desarticulación de la trata de esclavos llevó al Parlamento a aumentar las patrullas navales en África occidental, una de las cuales mató a Roberts durante una batalla en 1722. Cincuenta y dos miembros de su multirracial tripulación fueron colgados en el Castillo de la Costa del Cabo.

Humphry Morice, el principal comerciante de esclavos de Londres a principios del siglo XVIII, fue una de las personas más poderosas de su época como gobernador (máxima autoridad) del Banco de Inglaterra y miembro del Parlamento. David Le Marchand esculpió su retrato en marfil, probablemente procedente de África.

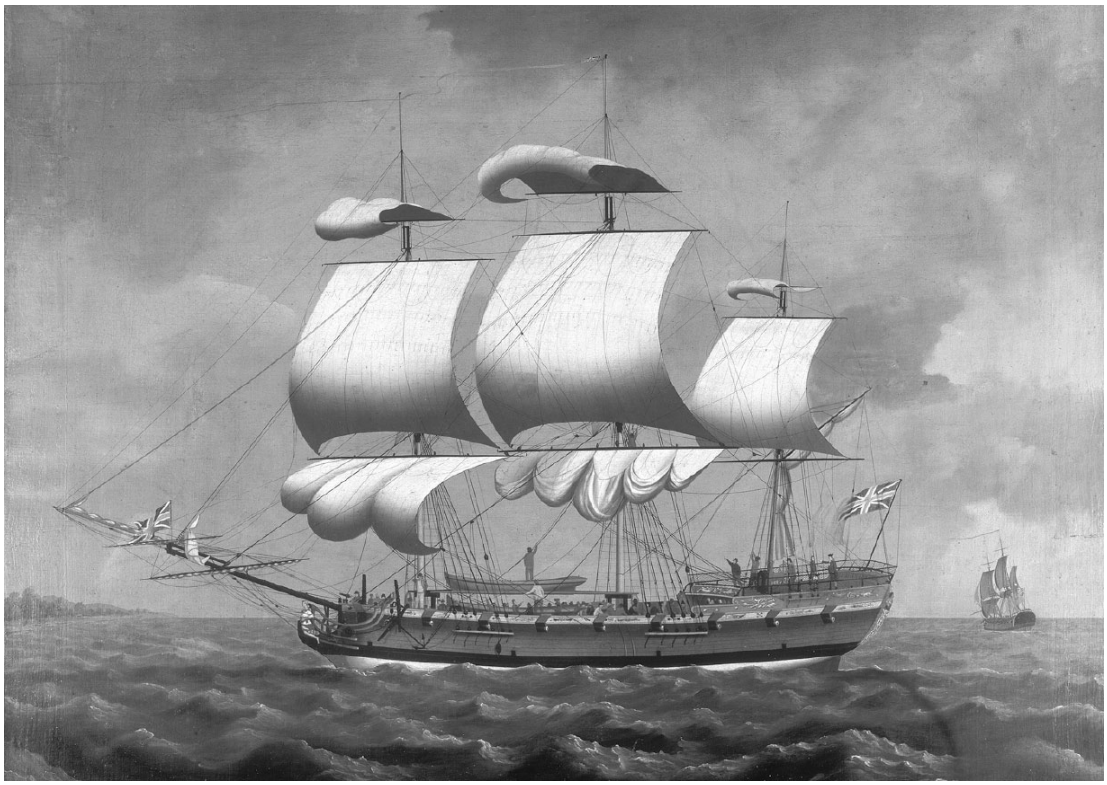
Henry Laurens fue el más destacado comerciante de esclavos de la Norteamérica británica a mediados del siglo XVIII. Utilizó el capital acumulado en el comercio de esclavos para escalar a las categorías más elevadas de la sociedad y la política de Carolina del Sur y de la temprana América. Llegó a ser presidente del Congreso Continental en 1777.



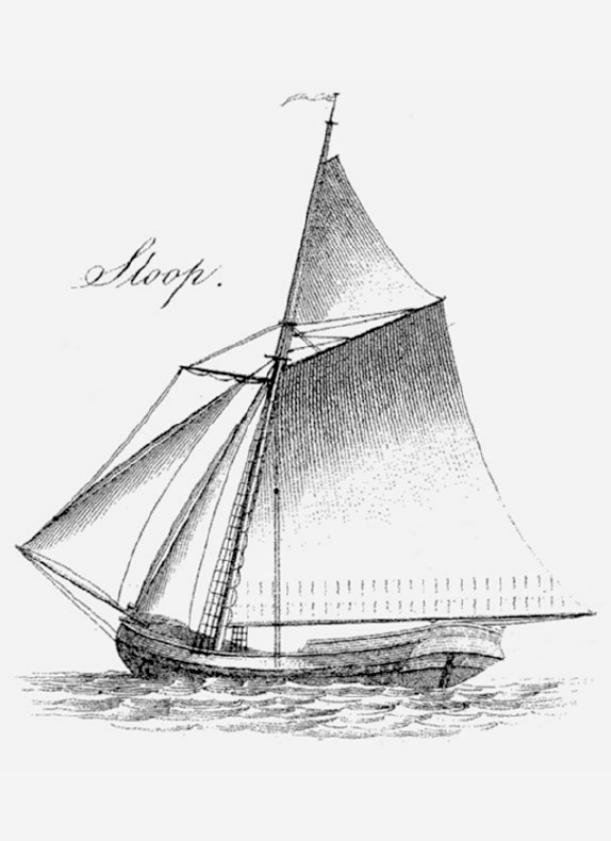
Los tiburones seguían el rastro de los esclavistas por el Atlántico, alimentándose con avidez de los cadáveres de los marineros y, sobre todo, de los esclavos que morían y eran arrojados por la borda de los barcos de esclavos. Los capitanes de estos barcos utilizaban conscientemente a los tiburones para aumentar su terror como dirigentes.

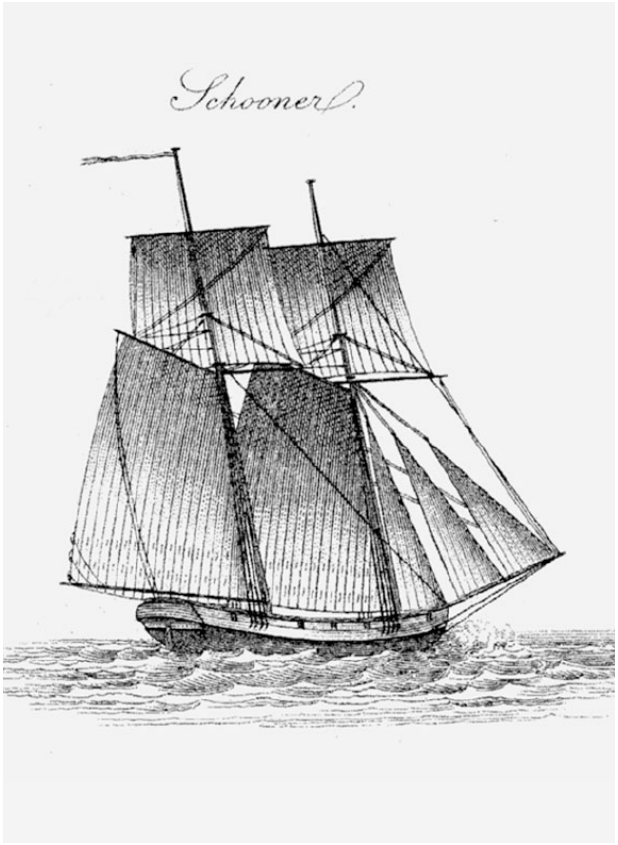


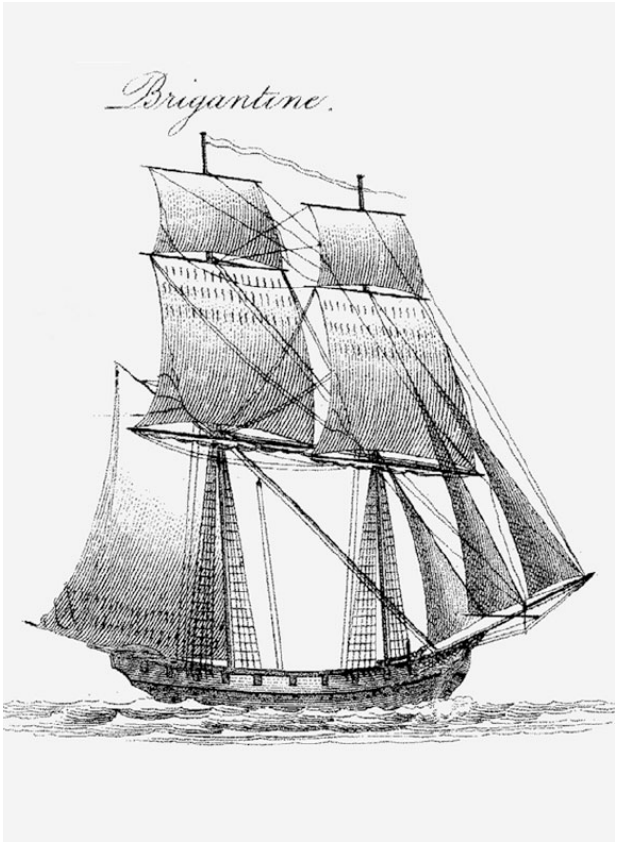
El exmarinero y artista Nicholas Pocock dibujó el astillero de Bristol de Sydenham Teast en 1760, mostrando lo que parecen ser tres grandes buques de aguas profundas, tal vez esclavistas, todos en distintas etapas de construcción y rodeados de artesanos y trabajadores, un par de ellos aparentemente de ascendencia africana.



Liverpool era el mayor puerto de esclavos británico y, de hecho, a fines del siglo XVIII, el mayor del mundo. Los comerciantes de la ciudad empleaban decenas de grandes embarcaciones de tres mástiles como la que pintó el artista de temas marítimos William Jackson hacia 1780.



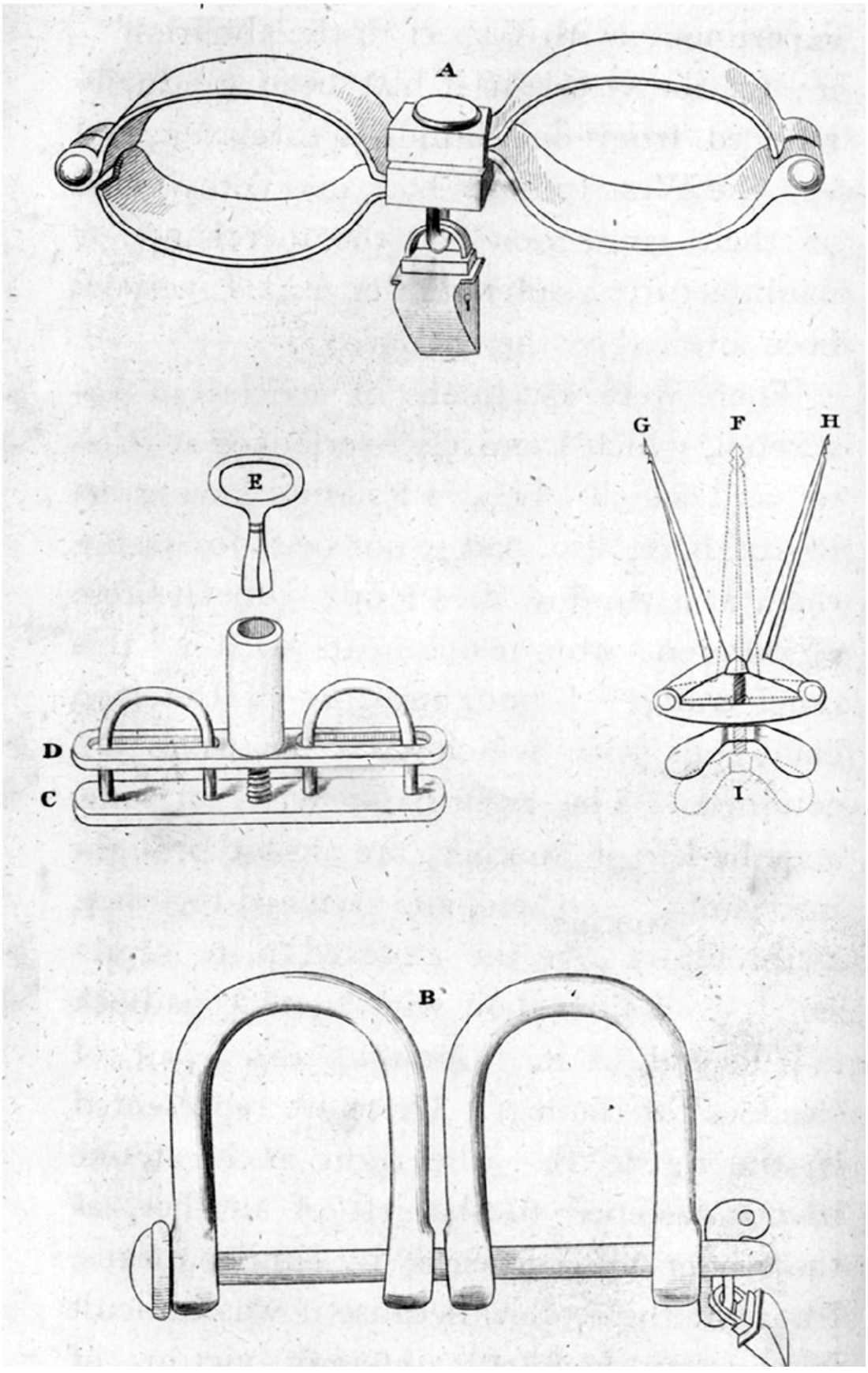

Schooner.



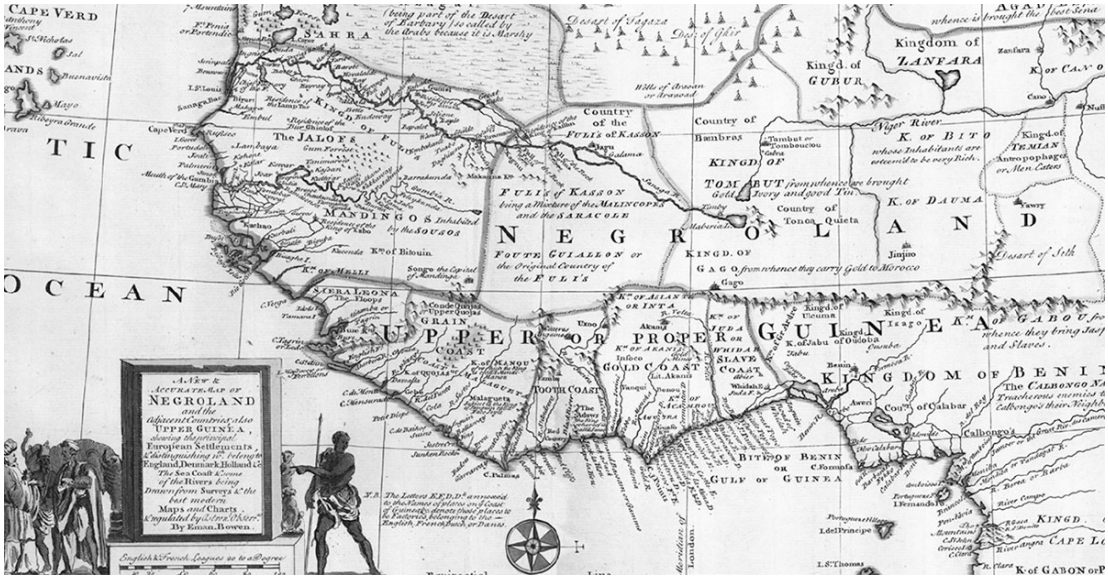
En el comercio de esclavos eran frecuentes las embarcaciones más pequeñas, como la balandra y la goleta, especialmente populares entre los comerciantes norteamericanos, y las de mayor tamaño y dos mástiles, como el bergantín (y el esnón, o *snauw*).

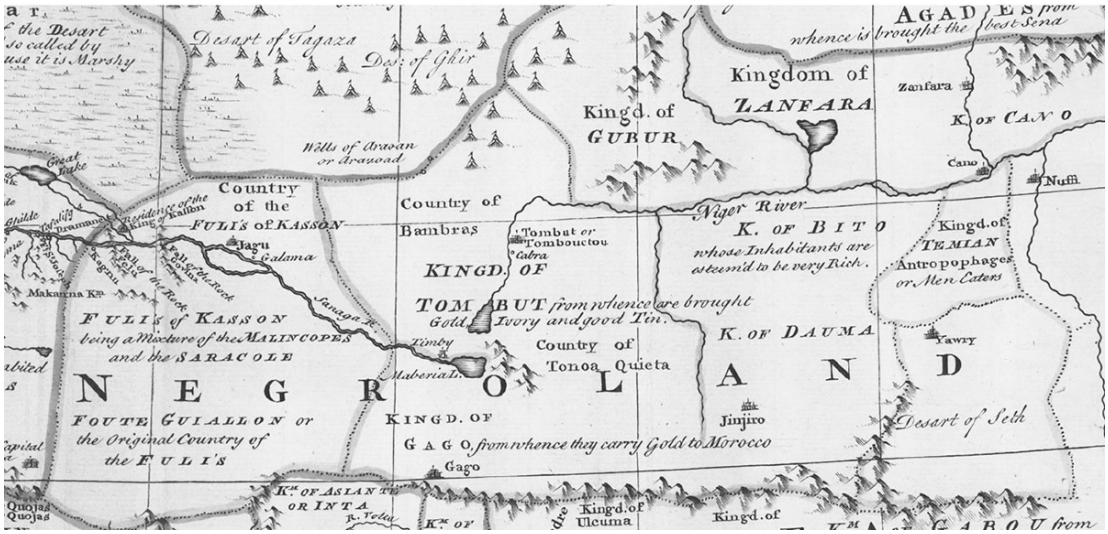
El barricado era un baluarte tras el cual los tripulantes podían refugiarse para escapar de una sublevación y disparar sus armas para restablecer el orden. Esta representación poco realista de un barco negrero francés de principios del siglo XIX ilustra un barricado demasiado corto, demasiado abierto en las costuras y demasiado frágil, pero muestra cómo en los barcos de esclavos los hombres y las mujeres estaban separados y recibían un trato diferente.

Imán de la región de Senegambia, Job Ben Solomon fue capturado por comerciantes africanos y vendido a un traficante de esclavos en 1730. Distinguido por su porte elitista y su erudición, finalmente fue liberado y repatriado por la Real Compañía Africana, a la que a su vez Solomon asistió en sus diversos negocios.

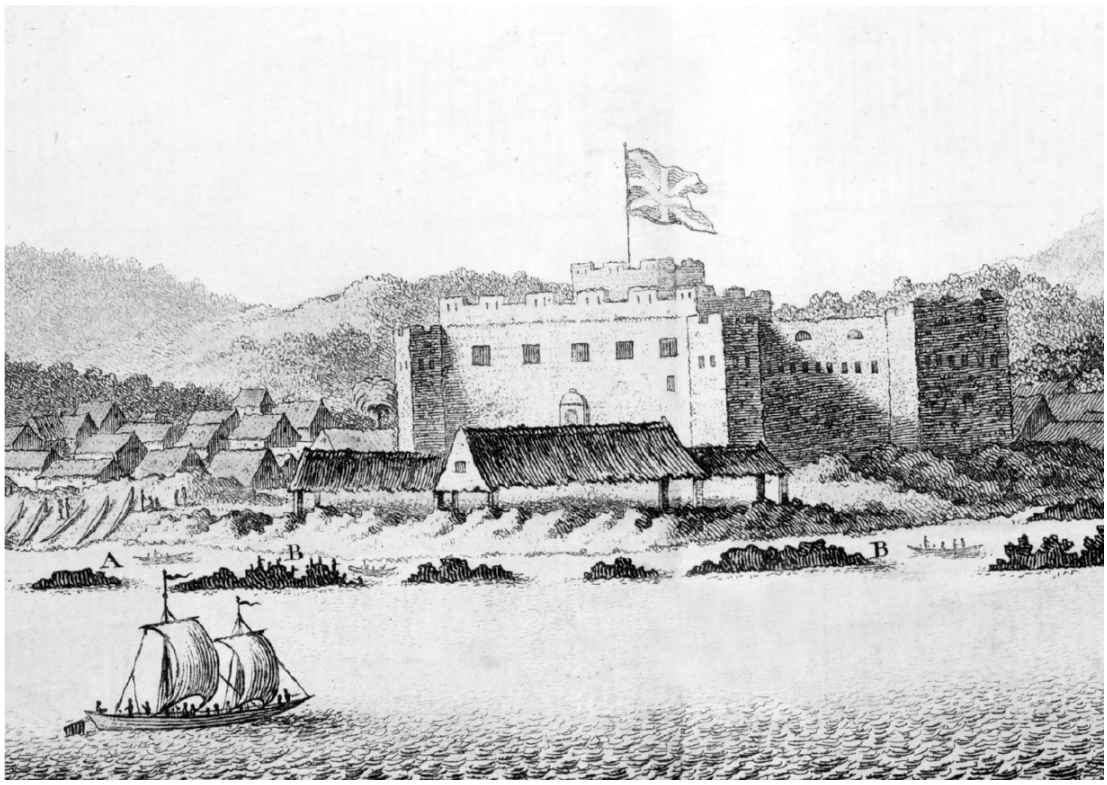

A
I
G
F
H
E
D
C
I
B

Los barcos de esclavos llevaban habitualmente grilletes para las muñecas y cadenas para los tobillos de los cautivos. Los capitanes utilizaban aplastapulgares (centro izquierda) para torturar a los cautivos rebeldes y el speculum oris, o abrebocas o bajalenguas (centro derecha), para forzar la apertura de las gargantas y verter gachas a los que se negaban a comer.

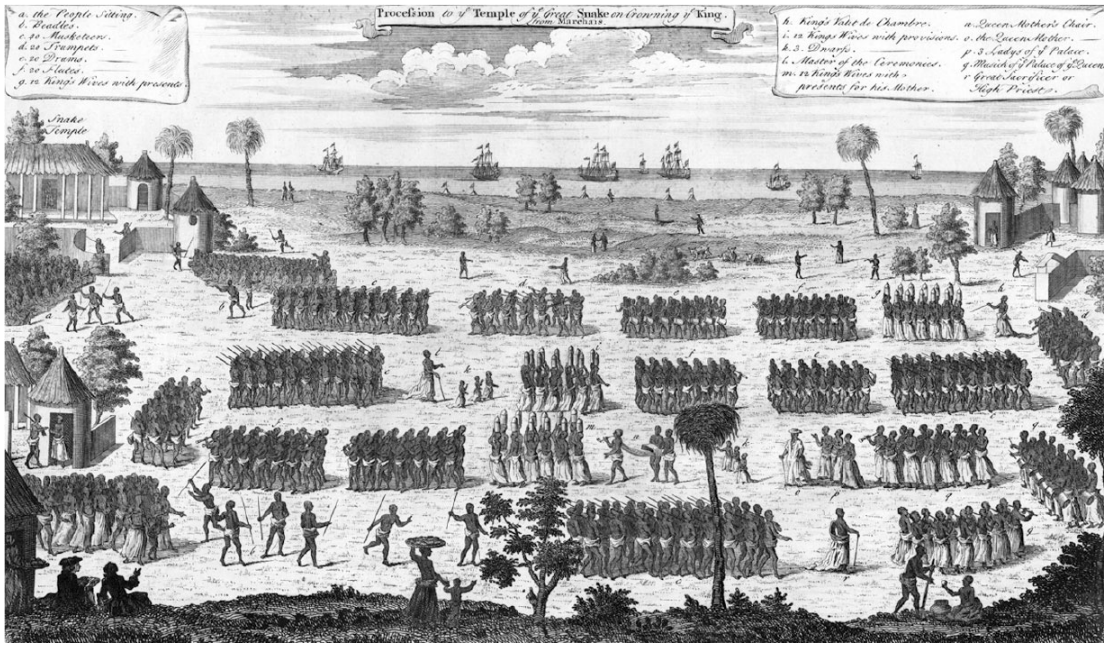




Además de la habitual «Guinea» para describir la principal región dedicad al comercio de esclavos, el cartógrafo Emmanuel Bowen añadió en 1747 el tan racista «Negroland», demostrando el modo en que el sistema de esclavitud creaba nuevas formas de concebir el orden de la humanidad.

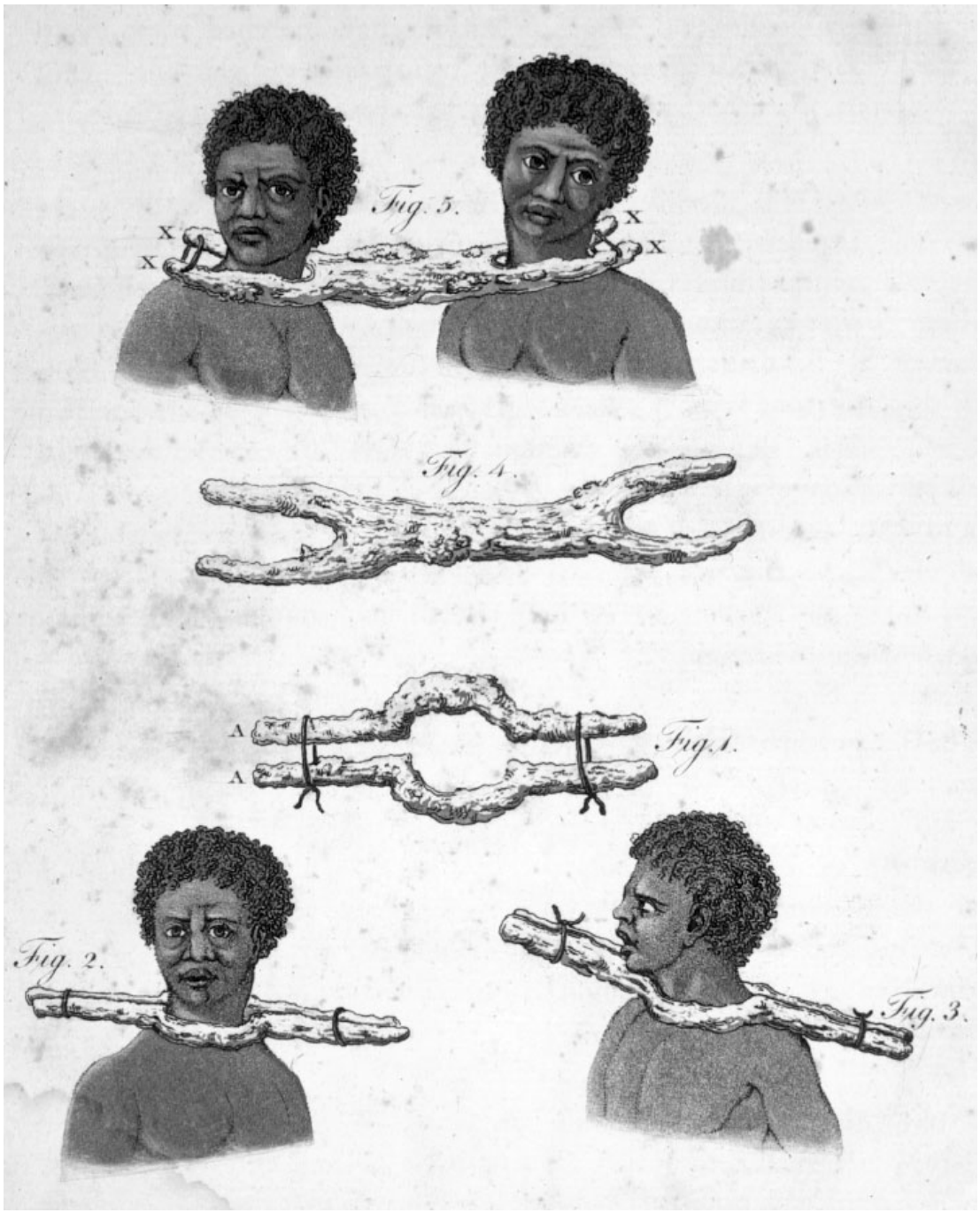


feroz rivalidad imperial por el oro y los esclavos. Fue ocupada por los holandeses, los suecos, los daneses, los propios nativos y, finalmente, por los ingleses, que a fines del siglo XVIII la convirtieron en una de sus seis fortalezas principales.



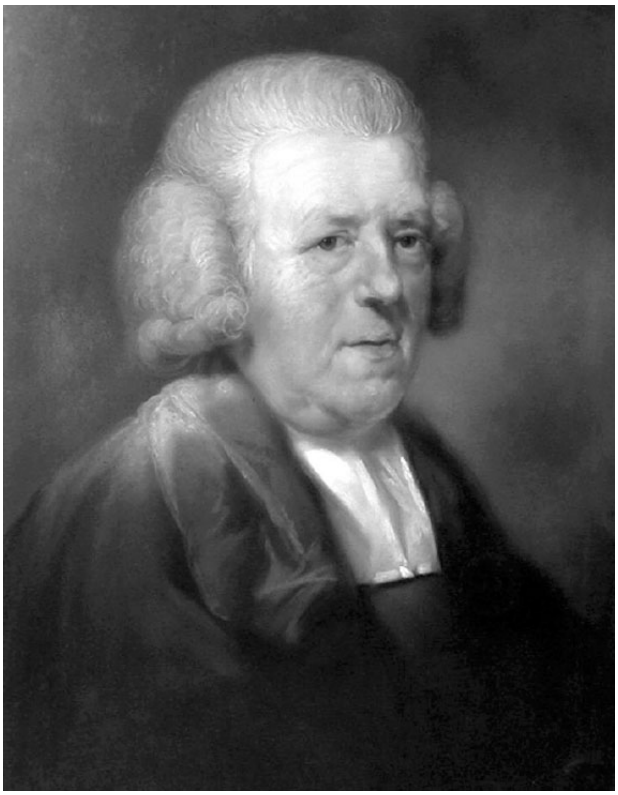
Dahomey era un reino ubicado en una situación estratégica en la «Costa de los Esclavos», una región que debía parte de su nombre al poder esclavizante del ejército, que aquí aparece representado durante una procesión religiosa. Siete buques europeos acechan en segundo plano, sin duda esperando a la reanudación del gran negocio de la esclavitud.

El reino vili de Loango, en la región del Congo, fue una de las grandes fuentes de esclavitud en toda África. Una cuadrilla de esclavos a la cabeza transportaba a los prisioneros a la costa y, de ahí, a una serie interminable de barcos esclavistas. Se calcula que solo en el siglo XVIII pasaron por Loango un millón de almas.

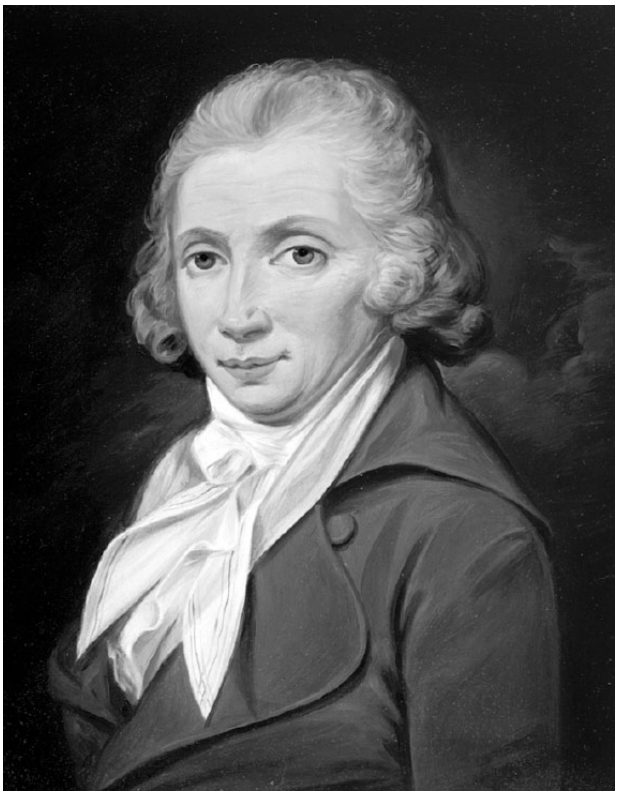


A medida que un número cada vez mayor de guineanos llegaba a la costa de África occidental en el siglo XVIII, la zona de captación de esclavos se extendió en mayor medida hacia el interior, lo que dio lugar a marchas más largas hacia el mar. Estas limitaciones permitieron a los mercaderes africanos controlar y trasladar las hileras de esclavos hacia los barcos.

Olaudah Equiano, también conocido como Gustavus Vassa, fue la «voz de los sin voz» en el comercio de esclavos del siglo XVIII, autor de la obra literaria más influyente del movimiento abolicionista desde una perspectiva africana, la de un niño de once años que experimentaba «el asombro y el terror» de un barco de esclavos.

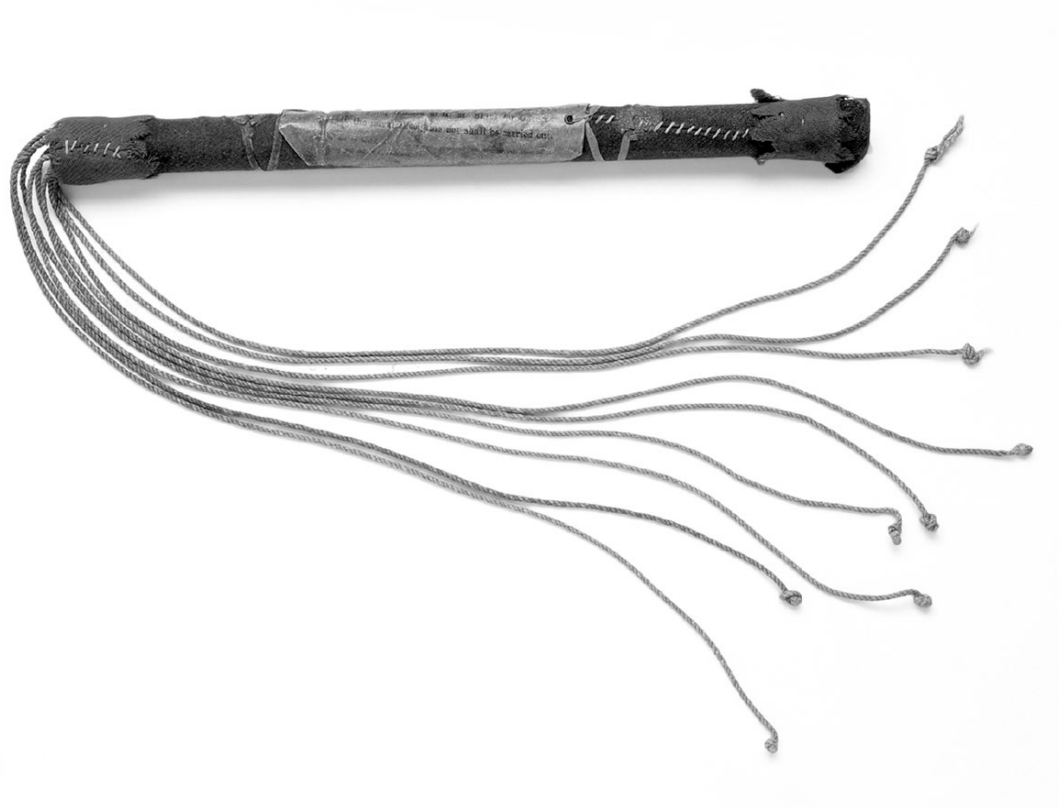


John Newton realizó cuatro viajes, uno como primer oficial y tres como capitán, entre 1748 y 1754. Más tarde se hizo ministro evangélico, escribió el famoso himno Amazing Grace y finalmente se declaró a sí mismo un acérrimo enemigo del comercio humano con el que años antes se había ganado la vida.

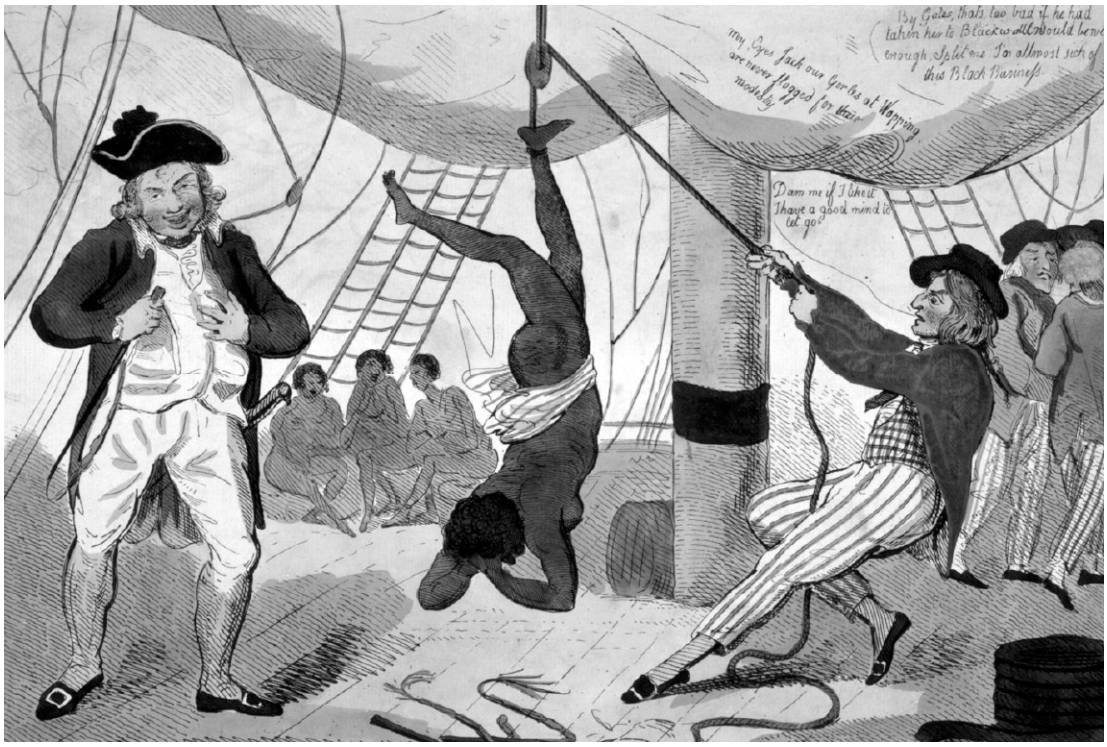


James Field Stanfield navegó hasta Benín en 1774 a bordo del barco negrero Eagle. Cuando surgió el movimiento abolicionista a fines de la década de 1780, Stanfield escribió un informe sobre el comercio de esclavos desde el punto de vista del marinero común, mostrando los horrores experimentados por quienes navegaron en aquellos barcos.

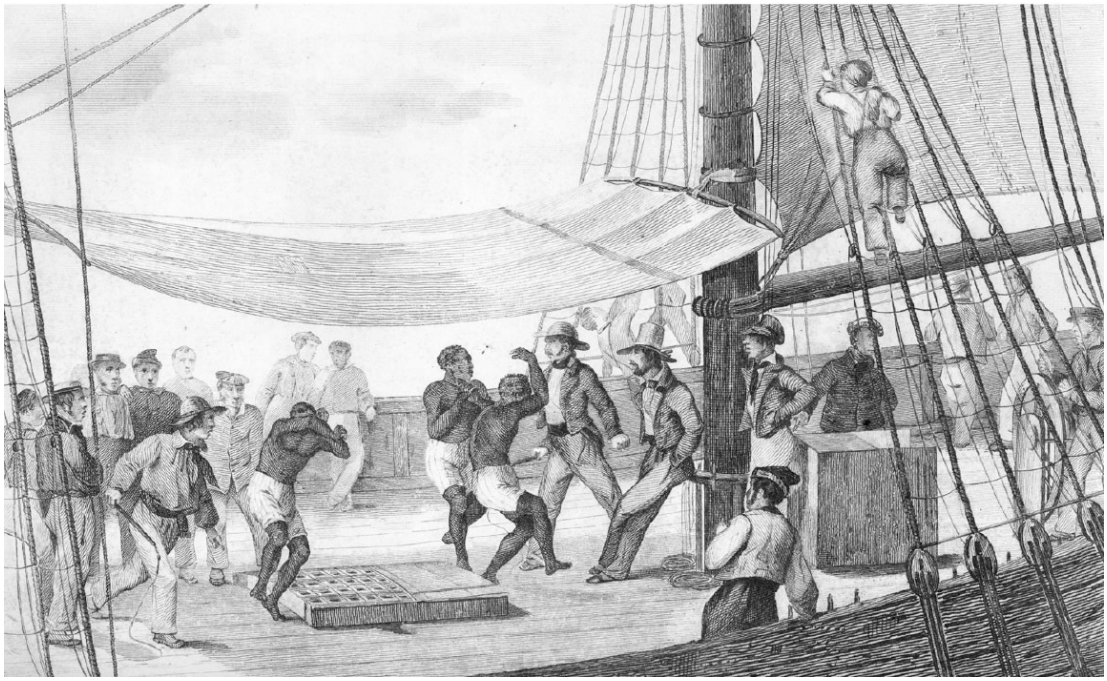
El barco de esclavos era una prisión flotante en la que los cautivos superaban en número a los guardias en una magnitud de diez a uno, y a veces más; por eso se encadenaba a los prisioneros varones (y a las mujeres rebeldes), para limitar su capacidad de resistencia.



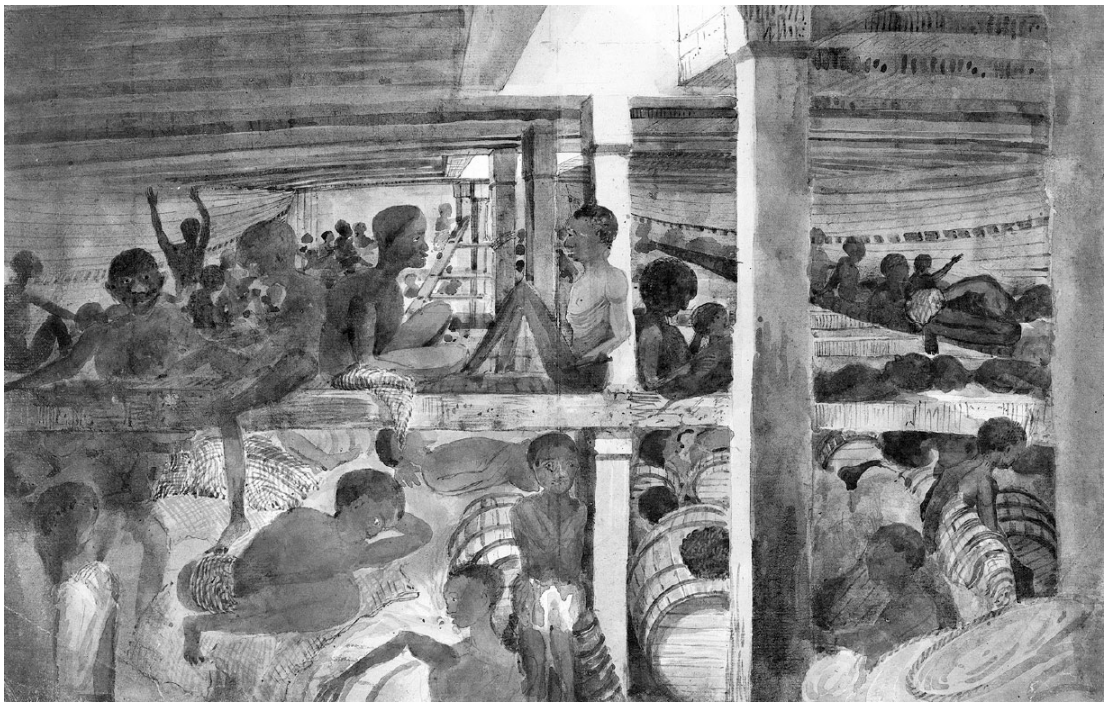
El «gato» se usaba para desplazar a los esclavos por las cubiertas, para «almacenarlos» por debajo de ellas y para castigarlos por todas y cada una de las infracciones, desde negarse a comer a los intentos de insurrección. Las nueve colas anudadas estaban diseñadas para lacerar la carne e incrementar al máximo el dolor de la persona azotada.



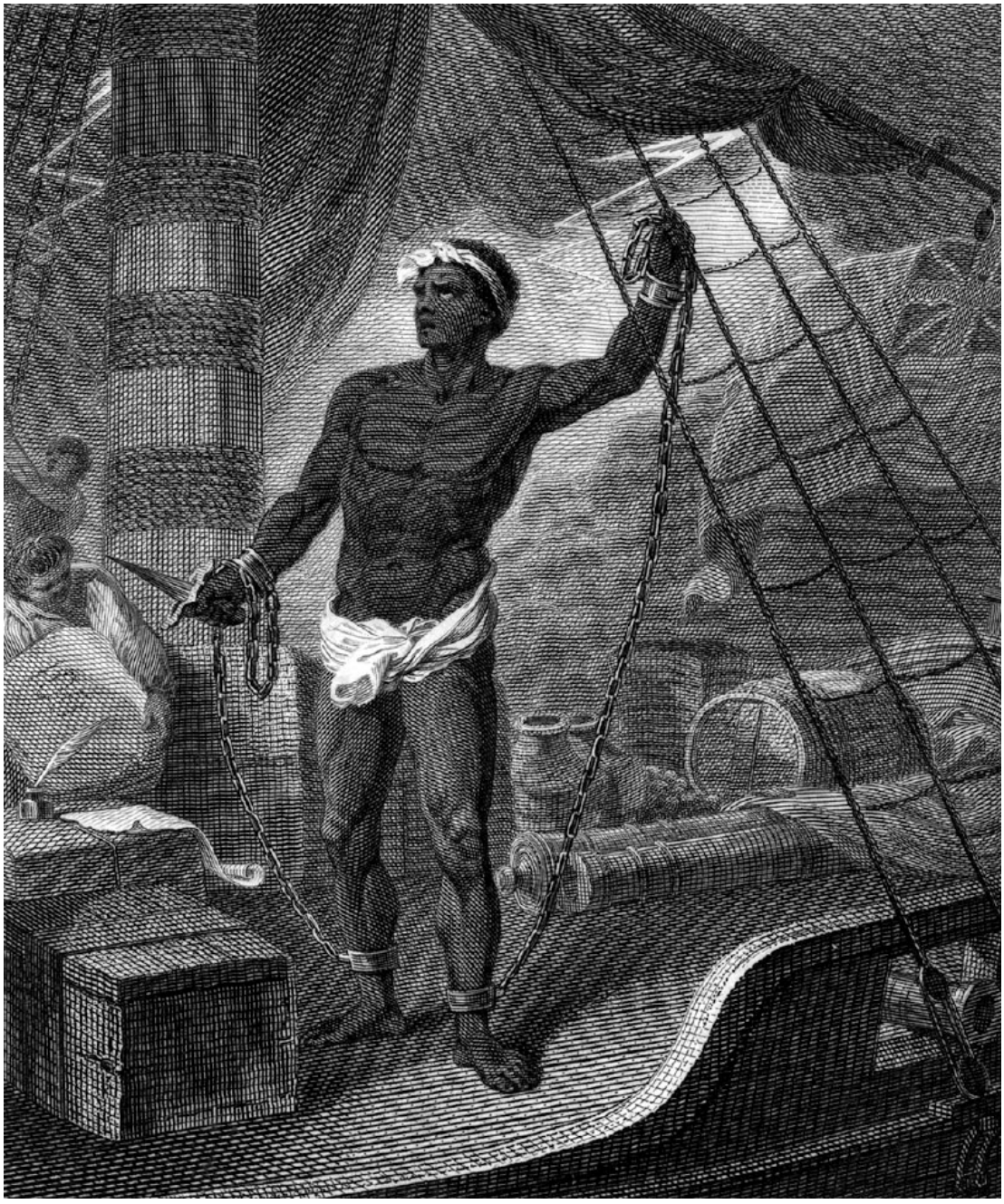
El capitán Edward Kimber, según consta, azotó hasta la muerte a una chica de quince años que se había negado a bailar desnuda. Fue llevado a juicio y absuelto, no porque se probara que el presunto asesinato no se había producido, sino porque quedó demostrado el rencor que le guardaban los dos miembros de su tripulación que le habían denunciado.



Capitanes y médicos por igual creían que el ejercicio era esencial para la salud de los esclavos a bordo, por lo que cada día organizaban «bailes» en cubierta para los hombres y mujeres prisioneros, asistidos en ocasiones con música, pero más habitualmente con látigos, que los oficiales a derecha e izquierda empleaban para hacer que los hombres se moviesen.

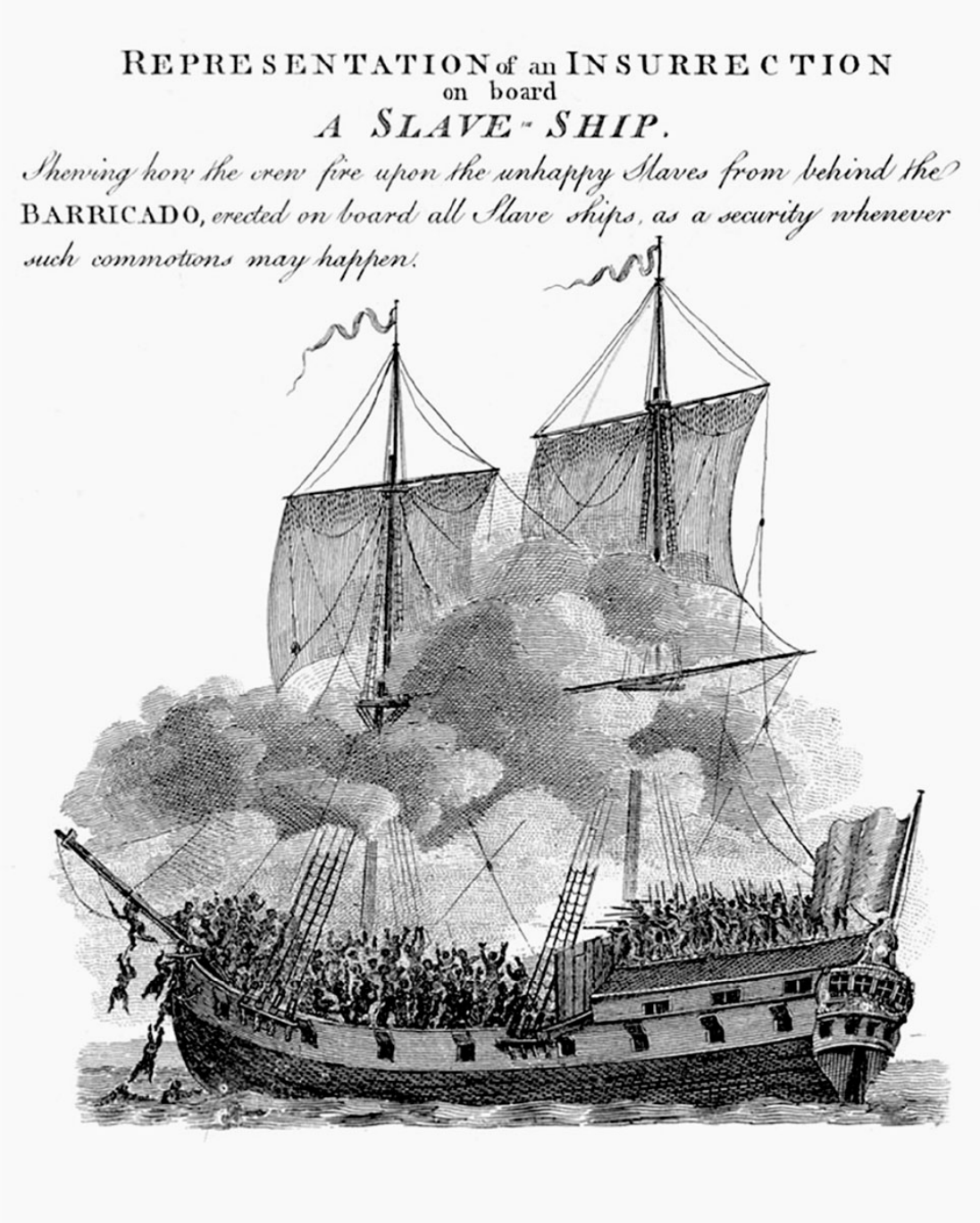


The Slave Deck of the Albaroz, Prize to the Albatross, 1845 (La cubierta de esclavos del Albaroz, premio para el Albatross, 1845), es una rara representación realizada por un testigo de primera mano de la cubierta inferior de un barco esclavista. Fue pintado por el teniente Francis Meynell, de la Marina Real británica, después de que su buque, el Albatross, capturara el buque brasileño o portugués y liberara a los trescientos esclavos a bordo.



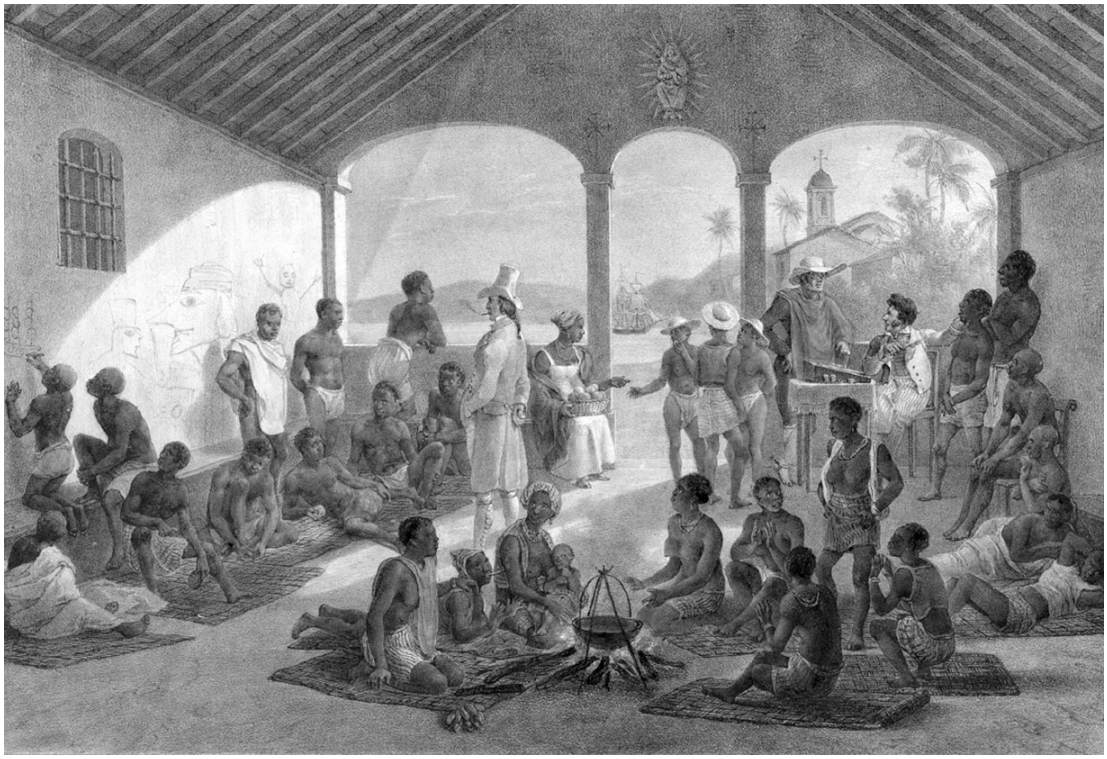
The Dying Negro (El negro moribundo) ilustraba un poema escrito en 1773 por John Bicknell

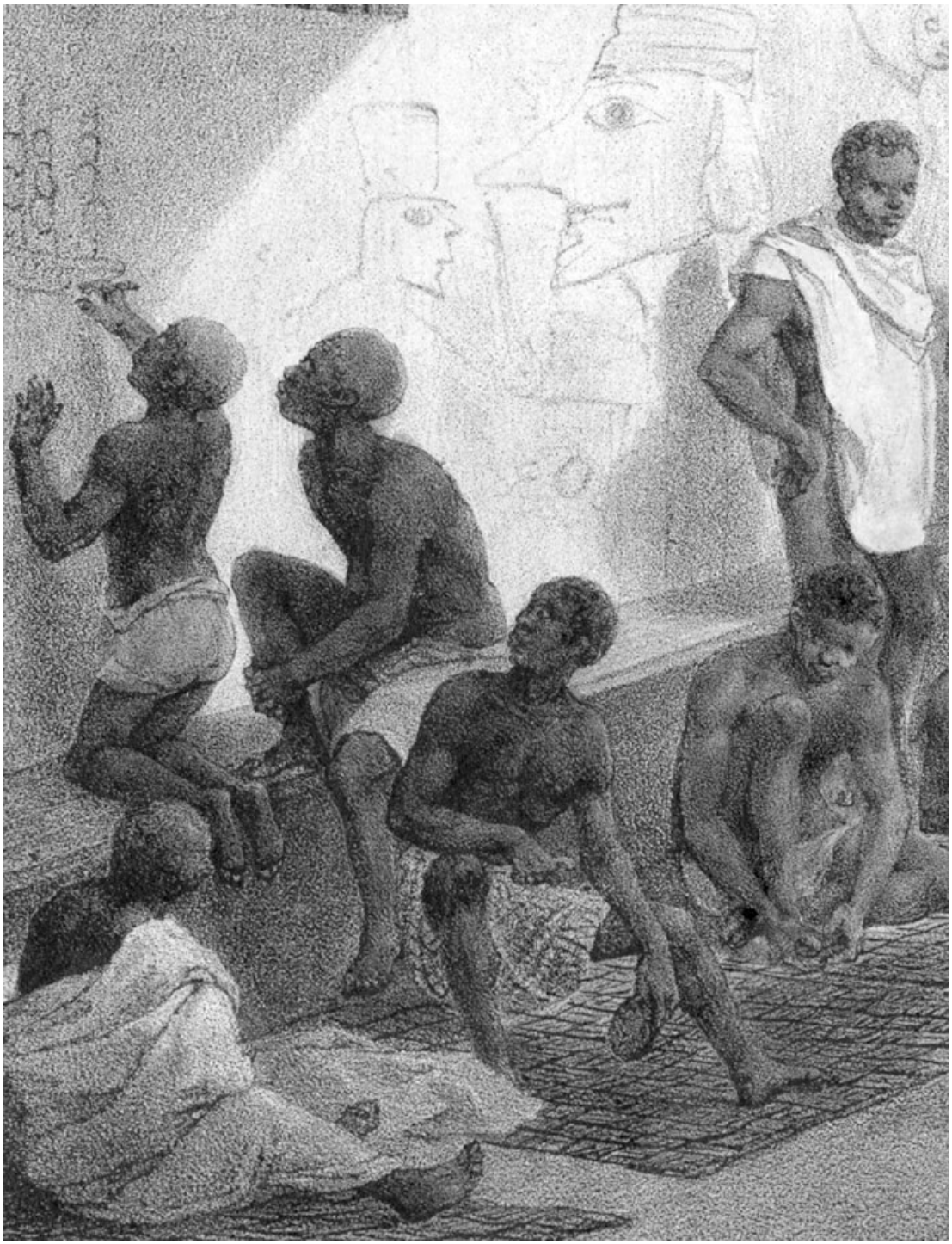
y Thomas Day después de que los autores leyeran un artículo en un periódico londinense sobre un suicidio ocurrido en el mar. La imagen muestra cómo la resistencia de los esclavizados llegó desde el barco hasta la metrópoli para influir en el desarrollo del discurso antiesclavista.



En marcado contraste con los cuerpos en decúbito supino y ordenados de los cautivos africanos que se observan en el célebre gráfico del barco negrero Brooks, esta representación

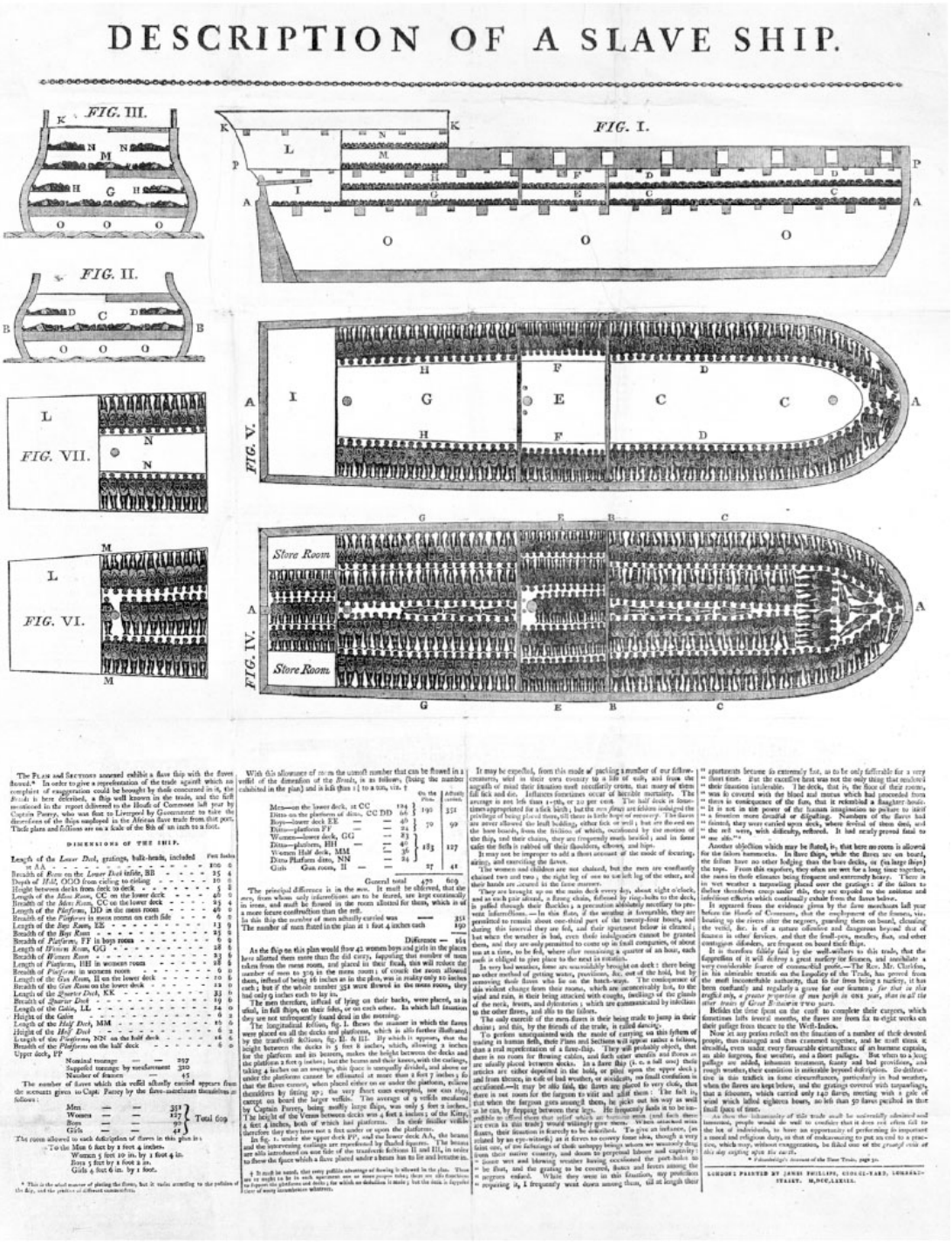
de una insurrección de esclavos muestra lo contrario: resistencia y desorden. Los tripulantes se han replegado tras la barricada, disparando sus mosquetes sobre los rebeldes, algunos de los cuales saltan por la borda.





La representación de un mercado de esclavos a principios del siglo xix en Brasil revela cómo los esclavizados estudiaban el barco que los transportaba. Un chico en la parte izquierda, de espaldas (detalle, abajo), pinta —un barco de esclavos— en la pared, sin duda el mismo navío en el que él y los demás en venta acababan de cruzar el Atlántico.

Thomas Clarkson viajó a Bristol y a Liverpool en 1787 para reunir pruebas contra el comercio de esclavos. Cuando los comerciantes de esclavos y los capitanes estuvieron al corriente de sus intenciones, se negaron a hablar con él. Clarkson se dirigió entonces a los marineros de a pie disidentes, muchos de los cuales eran víctimas del comercio, que le explicaron con todo lujo de violentos detalles el funcionamiento real de un barco esclavista.

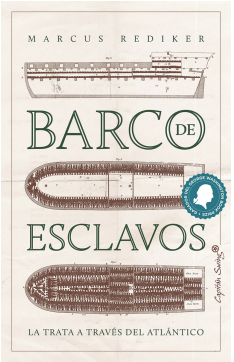


La Sociedad para la Abolición de la Trata de Esclavos utilizó las medidas de un barco de esclavos real, el *Brooks* de Liverpool; añadió las investigaciones de Clarkson acerca de la realidad social de pesadilla de esas embarcaciones; y publicó una octavilla que se convertiría en su más poderosa propaganda contra el comercio de esclavos.

Índice

Portada
Barco de esclavos
Introducción
01. Vida, muerte y terror en la trata
02. La evolución del barco esclavista
03. Caminos africanos hacia la esclavización atlántica
04. Olaudah Equiano: asombro y terror
05. James Field Stanfield y la prisión flotante
06. John Newton y el reino de paz
07. El infierno del capitán
08. La vasta máquina del marinero
09. De cautivos a carabelas
10. El largo viaje del «Brooks»
Epílogo. Travesía infinita
Reconocimientos
Álbum fotográfico
Sobre este libro
Sobre Marcus Rediker
Créditos

Barco de esclavos



El prestigioso historiador Marcus Rediker arroja luz sobre los rincones más oscuros de los barcos esclavistas británicos y estadounidenses del siglo XVIII, instrumento imprescindible de la mayor migración forzada de la historia y una de las claves de los orígenes y el crecimiento del capitalismo global. Basándose en treinta años de investigación en archivos marítimos, registros judiciales, diarios y relatos de primera mano, reconstruye con escalofriante detalle un mundo casi perdido en la historia: las «cárceles flotantes» al frente del nacimiento de la cultura afroamericana, el eslabón perdido en la cadena de la esclavitud estadounidense. Durante tres siglos, los barcos de esclavos transportaron a millones de personas desde las costas de África hasta las Américas a través del Atlántico. Se sabe mucho sobre el comercio de esclavos o el sistema de plantaciones estadounidense, pero poco sobre los barcos que lo hicieron posible. Rediker recrea el drama humano que se desarrollaba en estas embarcaciones, las vidas, muertes y terrores de capitanes, marineros y esclavos a bordo de una «prisión flotante» rodeada de tiburones. Desde un joven africano secuestrado de su aldea y vendido como esclavo por una tribu vecina hasta un aspirante a sacerdote que acepta un trabajo como marinero en un barco de esclavos, aquí se narra una historia de tragedia y terror, pero también de resiliencia y supervivencia. Un documento imprescindible que restaura el barco de esclavos a su lugar legítimo junto a la plantación como instituciones formadoras de la

esclavitud, un retrato vívido e inolvidable del barco fantasma de nuestra conciencia moderna.

Marcus Rediker. Owensboro (EE.UU.), 1951. Profesor, historiador, ensayista y activista estadounidense, Rediker está especializado en la historia social marítima y la piratería, y considera a los marineros y piratas del siglo XVIII como los precursores de los movimientos anticapitalistas modernos. Actualmente es profesor distinguido de Historia del Atlántico en la Universidad de Pittsburgh e investigador sénior en el Collège d'études mondiales / Fondation Maison des sciences de l'homme en París. Ha escrito, coescrito o editado diez libros, y trabajó con el cineasta Tony Buba para producir el documental Ghosts of Amistad: In the Footsteps of the Rebels, la crónica de un viaje a Sierra Leona en el que entrevistó a los ancianos de una aldea y buscó las ruinas perdidas de Lomboko, la central de comercio de esclavos desde donde los africanos eran cargados en barcos rumbo al Nuevo Mundo. También ha dado conferencias dentro y fuera de Estados Unidos, en lugares como Calcuta, Medellín, Moscú, Sídney, Tokio o Viena. Sus escritos han sido traducidos al árabe, chino, francés, alemán, griego, hebreo, italiano, japonés, coreano, portugués, ruso, español, sueco y turco. Ha recibido numerosos galardones, como el Premio George Washington, el Premio John Hope Franklin de la Asociación de Estudios Estadounidenses, el Premio James A. Rawley de la Asociación Histórica Estadounidense y el Premio Merle Curti de la Organización de Historiadores Estadounidenses. Ha recibido becas del American Council of Learned Societies, la John Simon Guggenheim Memorial Foundation, la Andrew P. Mellon Foundation y la National Endowment of the Humanities.

Título original: *The Slave Ship: A Human History* (2008)

© Del libro: Marcus Rediker
© De la traducción: Esther Pérez y Alex Borucki
Edición en ebook: octubre de 2021

© Capitán Swing Libros, S. L.
c/ Rafael Finat 58, 2º 4 - 28044 Madrid
Tlf: (+34) 630 022 531
28044 Madrid (España)
contacto@capitanswing.com
www.capitanswing.com

ISBN: 978-84-12442-70-0

Diseño de colección: Filo Estudio - www.filoestudio.com
Corrección ortotipográfica: Victoria Parra Ortiz
Composición digital: leerendigital.com

Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra solo puede ser realizada con la autorización de sus titulares, salvo excepción prevista por la ley. Diríjase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos, www.cedro.org) si necesita fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra.